

تتمة الموقوف في شقة

F: 386.43
K1619A

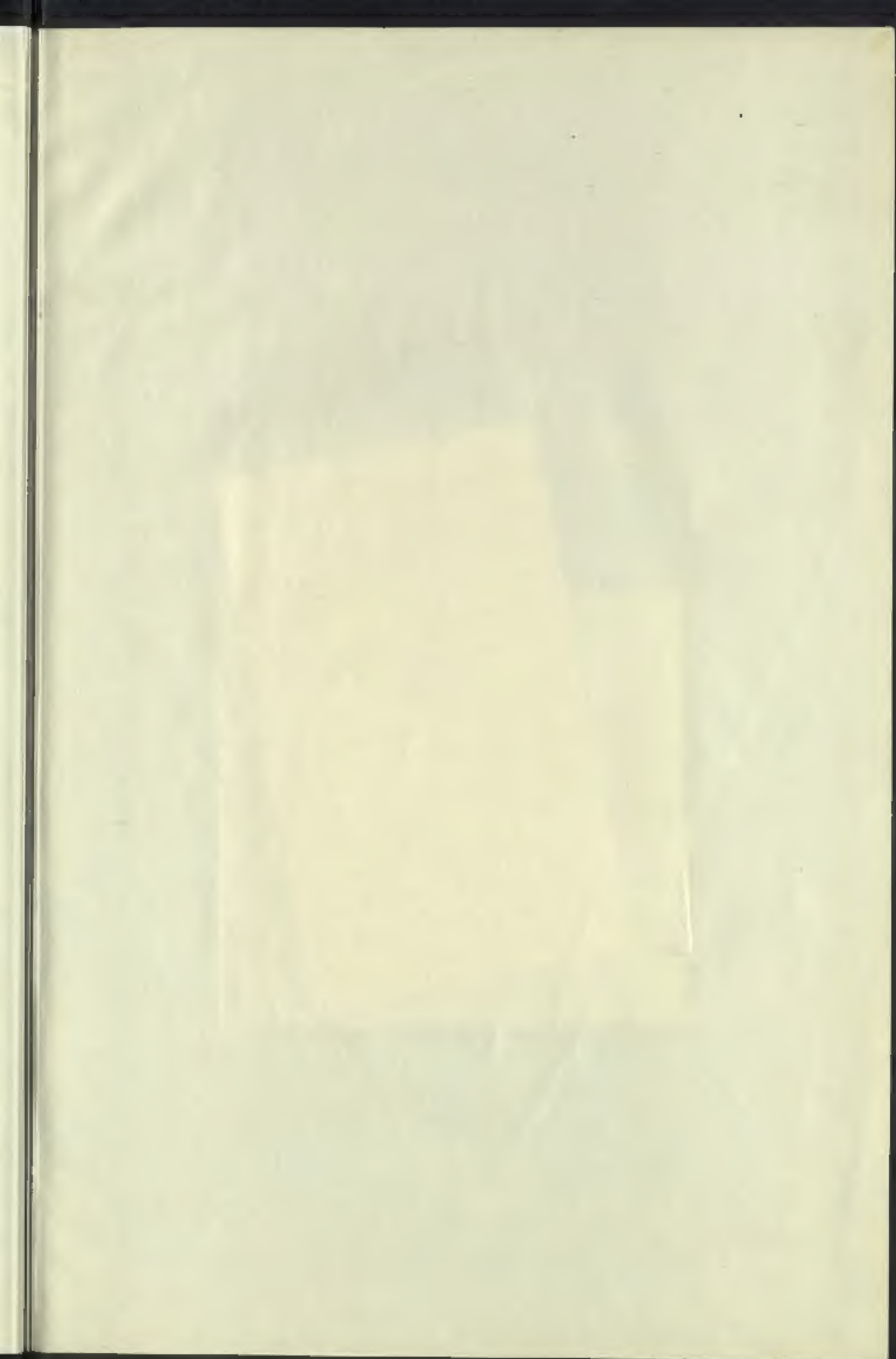
~~1~~

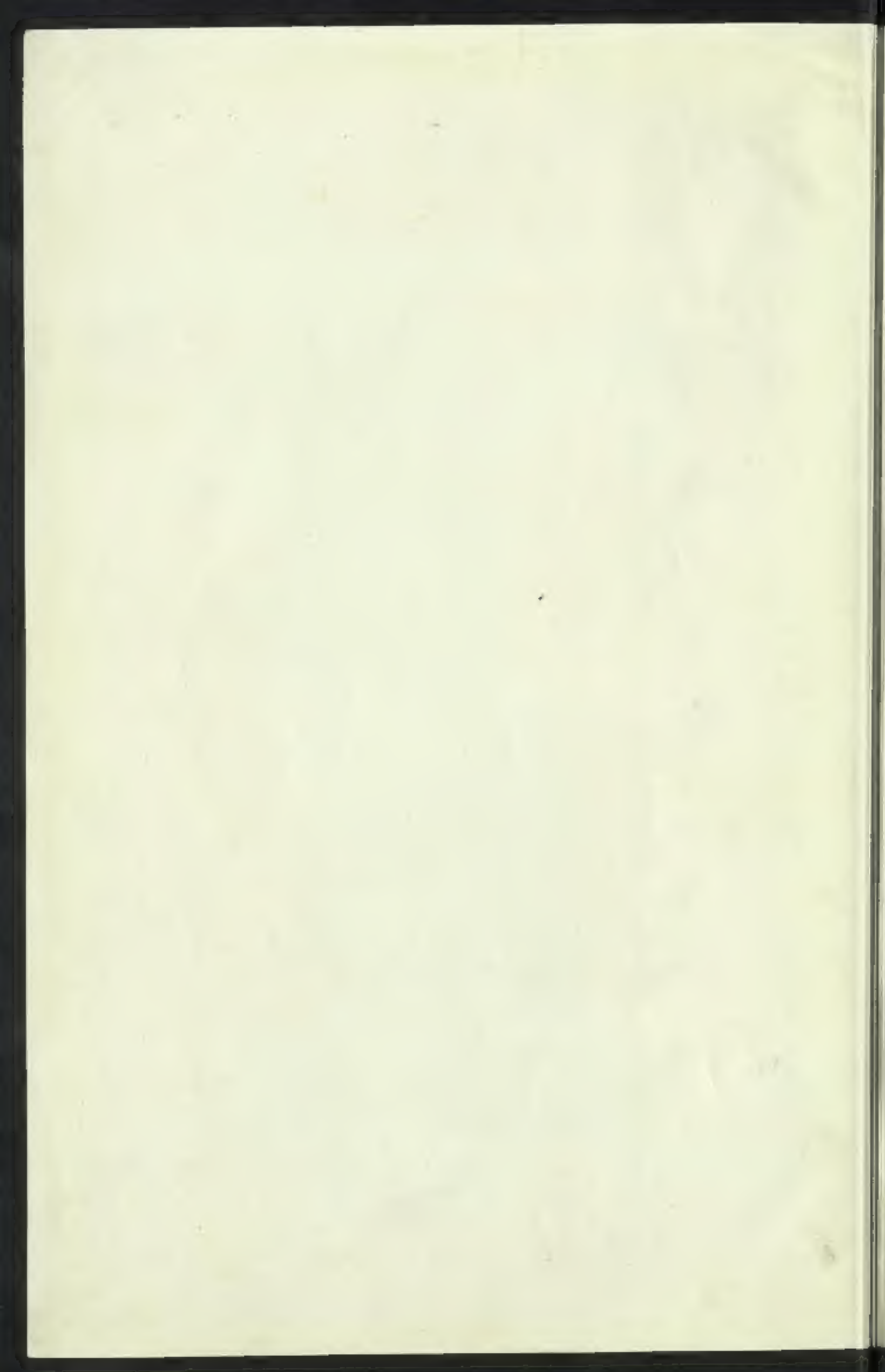
~~2~~

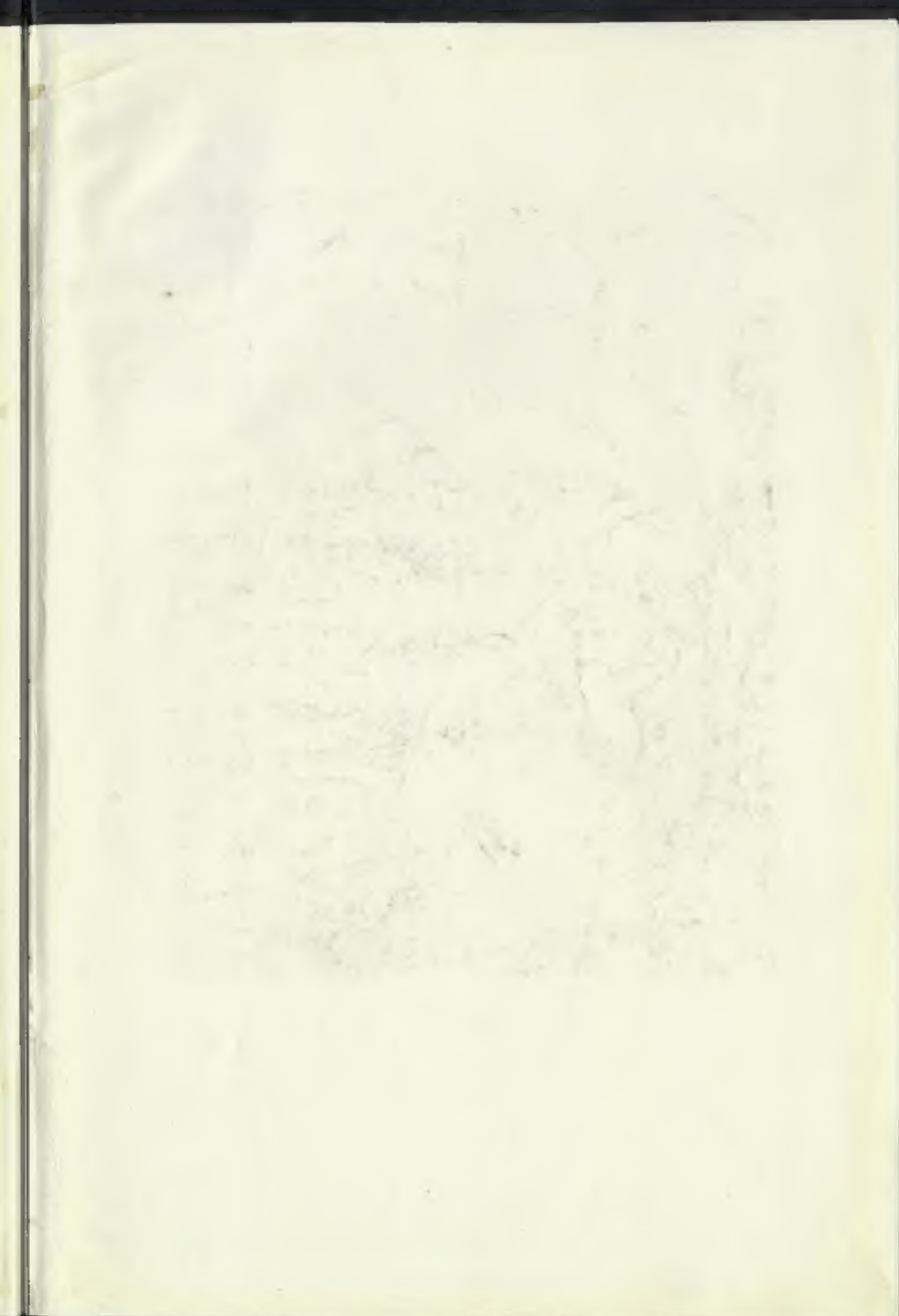
~~3~~

JUN 1971

FEB 1971









حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق الأول



قناة السويس

مذكرات وإحصاءات

1854
1855

الفهرس

٢	درج السونس قبل حفر المد
٢١	نظام شركة قناة السويس وحيدتها
٢٦	الأعمال الأولى في إنشاء القناه ومحطاتها
٤٦	الملاحقه في القناه
٥٥	قناة السويس في ساء الحرب عامه الاحمره
٦٩	اعمال شركة قناة السويس في حفر

٨٩	الحدائق لاجتماعيه
٩٩	رسومه ن ساهه

رسمه مخرج ساهه من قبل ساهه القناه
 رسم عام عمليه السونس في ساهه ١٩٤٩
 مقرر حاضرين ساهه



بَرْزَخُ السُّوَيْسِ قَبْلَ حِفْرِ الْقَنَاةِ

قسمت حفر القناه كان دارج السويس . المصب في شرق مصر . من البحر المتوسط
و البحر الأحمر . بقعة حده .

وقد كتب «فرسو» مشين دي رو . بير ، أحد مهندسين الفرنسيين الذين كانوا يقيمون
مصر . يصف لنا من قبله . سهل رطب . نخله فيه خزانة في كل مكان . وبصله الحبل .
ويكسوه لريح بوعرو وحصره والأرهار . ثم يشار إلى . فصل بين هذين السهول . بقعة شديدة .
ما كان لابد أن يترك أثر في ذهن المسافرين جميعاً . فها هو . أما إذا دحبت الريح . تحت تلك السماء
فسيه . فكل شيء . يعبر حوضاً . فها هو لا أثر لريح ولا مظهر لبحر ولا اتصال ولا حصره ولا مياه
بحرية . وصعوه غروب . ليس هناك ما يمكن أن يعود بذاذه على عجوبات حده . فالحق بحث
عنا عن شيء من هذا في تصور المصنف حتى لا يفسد من البحر إلى البحر لا يقع البحر إلا على
أرض حافة لا حياة . وصحور حرة . ورمال لامعة . وسهول عربية .

ومع ذلك . فإن دراسة هذه البقعة من الأرض مشوقة جداً . فقد صامت كتاب بريح
السويس . في جميع العصور . مكرراً للجوش والبحر والجنح . لأنه يقابل من الشرق
الأفريقية ونداء لأموية . ومن حوض البحر المتوسط وقصر صرق ملاحية بحرية من
الشرق الأقصى . ولأنه كوره الحدود من مصر والاسطى . واستقفة انقراة من سبيله وأرضي
للقناة . وقد حاول كثير من العلماء . وحسن أن حاولوا طائفة من مسائل خاصة بهذا الموضع .
وأتى يدور حول حوض مصر من أقدم العصور . وأما برب ست فلها صورة قطعة متعديراً
حتى أيام هذه في كافة خلاف

الْبَرْزَخُ مِنَ الْوَجْهِ الْجِيُولُوجِيَّةِ

يتضح من دراسة خريطة حوض واحة بريح السويس . جميع الأراضي فيه
لارتفاعه بريح . أربع تكون . من العصر الجيولوجي ثالث . وفي كثير من خلاف . رابع وذلك



دخول الفتح إلى البحر في بورسعيد
في يوم الاثنين ١٠ من شهر ربيع الأول ١٣٠٤



بورسعيد يوم افتتاح القناة
في يوم الاثنين ١٠ من شهر ربيع الأول ١٣٠٤

مصدره من افتتاح قناة



محرم نيلو بالاسمانس



برعه ملوك الدول بالاسمانس

مصر من قسح خسة

مصر من قسح خسة

بعكس الحبل المتجهة على اطراف هذه المنصة . والتي هي أفده عهد . إذ أنه يوجد فيه ناي
أحد منحدرة تسمى بن شرعين الصابري والمورسي من عصر الحيواحي ثاني

ويبدو من شدة الارتفاع في البحر الأحمر كان مفصلاً بالبحر المتوسط . في أواخر العصر
الحيواحي كانت ثم جعل المروج يتحد شيئاً فشيئاً شكل الذي عرفه علماء الجيولوجيا في الغرب
تسع عشر . وذلك بفعل ما تركم فيه من رواسب حسب الرياح أو تركها البحر أو الليل
في السحب . وما أحدثه فيه امرات الأرض من بوءات . إذ لا يمكن لأحد أن يروج
لنويس أصبح شيئاً في ماضي من العصور قريت أخرى ودرع من أن هذه بقعة وقعة خارج
الأحدود الكبر لممتد من جميع الجهات حولاً من البحر است ووازي الأرض شيئاً . فقد سجدت فيه
هرت أرضية عسقة . في العصور القديمة والوسطى أحدثت بعضي خصائص في الأرض
بعد عن بعض المؤلفين يكون خبره المرة إلى حدوث من هذا النوع

ولا شك أحد في أن حوض البحيرات المرة كـ . في الماضي . مفصلاً تماماً ما شراً
بالبحر الأحمر ولكن آثاره حلت في تحديد العصر الذي يقطع فيه ذلك لانتصافه شيئاً . وقد
أكد بعض المؤرخين أنه من حادث أن مياه البحر الأحمر كانت . في العصور القديمة . تعبر
حوض البحيرات المرة في فترة المد على الأقل بينما يرى آخرون أن شكل المروج في شطره
المحسوس لم يتغير إلا قبلاً عما كان عليه في العصور القديمة

البزخ من الوجهة الجغرافية

لا يربط الحد الأدنى المسافة مائة من البحر الأحمر والبحر الأبيض من مدينته السويس
في مدينة بلور عن مائة وعشرين كيلومتراً ويسوق المروج سويس بشكل حد حقيق لأحد .
تحتل قاعه من الجنوب إلى الشمال ثلاث هضاب يتزايد ارتفاعها تدريجياً . وثلاثه منخفضات
ينحدر من ساعدها وعمتها تدريجياً أيضاً عكس انحدار

فهذه الهضبة سر بيوم . هي كـ . سطح ارتفاعها عن سطح البحر عشرة أمتار . وهضبة
طوس . التي يقل عنها ارتفاعاً وانحداراً . بمضائق البحيرات المرة عن منخفض ثاب كان
في مصبي مستقيماً وحيداً . وكانت هذه أيضاً شيئاً بده من وادي الفيديلات ثم
المنخفضات المريرة . وهذا المنخفض ملاء لآل مياه بحيرة قنابس . التي تقوم على شاطئها
مدينة الإسكندرية

وإذا وصلنا لأحد شتلا فإن أحد حصص أخرى، هي حصص الحمر، التي تبلغ ارتفاعها
عن سطح البحر ١٦ أو ١٧ متراً. وأخيراً يبدأ بعدها منخفض ثالث يبعد عنه عن سطح البحر
سبعون متراً واحداً وفيه خيرات سلاح وإبرالة

لقد احتضن الحمر شتلات من التبرج منذ انصهر لقدمته وفي الزمن الذي كان فيه
للبليل سعة فروع لا فرع فهد كم هي الحالة الآن. كانت جميع الأراضي المستحصنة في شتلات
تبرج توضع سهلاً وسهلاً تنقى بواقى رواسب نهر القطنة محصنة وكذا تبرج السورى بر
على مسافة خمسة شتلات للمكان الذي تقع فيه اليوم بلدة شعرد. والتبرج الثاني يصب على
مسافة ١٥ كيلومتر تقريباً شرق المكان الذي تقع فيه حاليًا مدينة بور سعيد. والحمر الثاني من
التبرج كان إذ ذاك يشبه كثيراً ذلك ليس في حالته الزهنة اليوم. وهذا ما يفسر وجود مواقع
قدمته في تلك السهول. حذرنا لأن أول شتلاتها في حديثنا عن دوح هذه المنطقة

بَرْزَخُ التَّوْبِينِ فِي النَّارِخِ الْقَدِيمِ

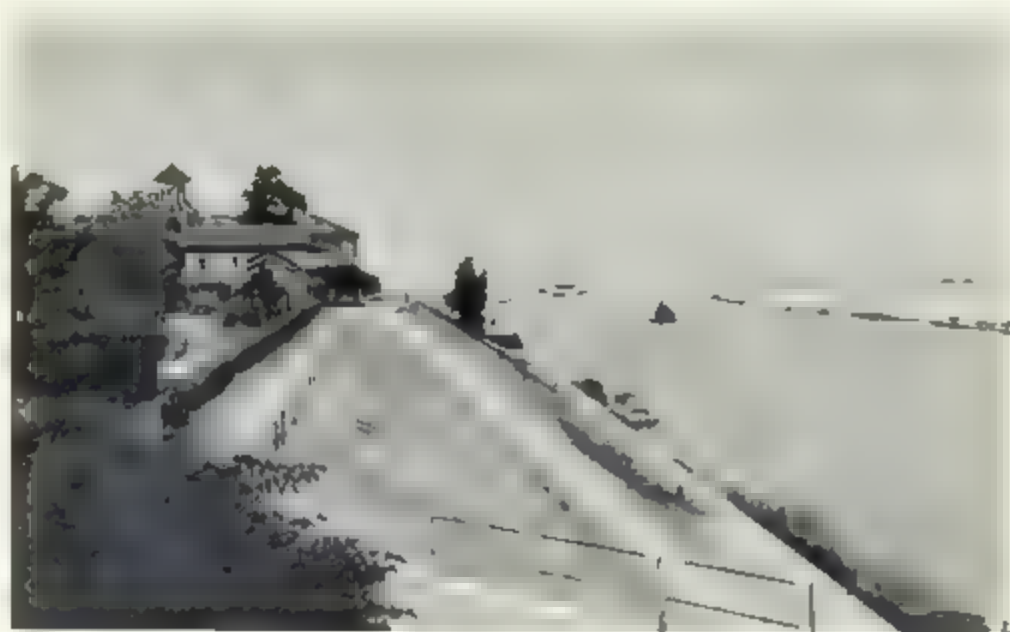
كان تبرج - ويس - في جميع انصهر الذي اتخذته الدولة المصرية منذاً توسعهم
من ناحية الشرق. وقد بدأ ذلك التوسع المصري في تلك الجهة في عهد الأسرة السادسة
«حلال وادي الطميلات لحمل السكر» الأصبين على الاستقرار. يتبعهم إلى هذه وكان
العرض من ذلك شاة منطقة حلف حدوده بمساحة من عمارات خارجة وعرواب
اسماء وندرس. ومنذ ذلك العهد. أصبح اسم الحصينة الأربع. تدبىس وده ودارو
وتحو. تسمى ودي النيل الحصب. وانصهر أب حلت تعد حدوداً دائرية للمملكة حتى
عهد لطلالة

غير أن ثمره حدث في ذلك الحاضر. في عهد لدولة مصرية كان حمره لآرته. التي
طبع على آسب مصرى. قد دفعت قتالاً سامية حو الحبوب. واستعب حنة
موصى استشره اددك في مصر. وسيرت إلى بلاد واستولت على الحكم في ذلك هو العهد
المعروف بعهد «الأخس» وسمى عانت فيه بلاد حليم «الأكسوس» أكثر من قرب كدمل.
وقد سبى حكمهم باسملاء أخمس على مدينة أفرييس. حو سنة ١٥٧٨ قبل ميلاد. ورحلوا
عن مصر والكنه بركو في حمره جنوب من التبرج. عشار سامه يندو أب أصبحت.
منذ ذلك الوقت. بواقى سكان تلك السهول



منطقة البحر وقت افتتاح القناة في سنة ١٨٦٩

مستشفى - مستشفى - مستشفى



منطقة البحر في سنة ١٩١٩

مستشفى - مستشفى - مستشفى

وحاء العربايون إلى مصر مع القنصل اسمعة . فأقاموا أربعة ايام في أراضي حصة
بواقي التطلات . إلى اسمها ثورة أرض حسانه وقد تكثر عددهم جداً في خلال تلك
الأيام . وأسعدهم المصريون وساموهم لأصهارهم . فبحروا انفسهم بكل ما لحصود
وبناء المحارب لأسيادهم . ومدوا قنونه ورغبتهم وقوله . وهي عين الشمس . بينهم في بلادهم
عز أن الظروف التي عاش فيها شعب إسرائيل ساءت في سبيلهم إلى حد حتمه على الحرب غير المصحرة
حواسه وأرض عاد . - كما عرفت قد كان موضع حرب لا حصر له

وظفت لأسرة شامة عشرة ساسة جديدة . فبعت حسانود سادات المدينية في
المسعة حيرة مصر . إلى ما وراء الصحراء في سهل سوريا وميتة . وقد بعثت لأمير سورية
المصرية في طاقس هذه الساسة وخمسة عشر . وكان من مستلزمات هذه السياسة لأمير سورية
أبناء صريخين محصنين تحصيناً قوياً . سار لأول حور سوريا . وثلاثة حور - يهود - من - يريش -
وبلدان أخرى عليه

وبرح النوبس . تاريخه من فتحه برسه قد أدى منذ ذلك العهد وميتة حقيقته . في
وسطه لأحد من عديمي الخلق لإفريقي . ونظام الأنسوي

وردت لهم بريح في عهد لاجلاد عاصمي . فاب نظريون إلى فارس كسب خمار
وذي تطلات . ونسب عناية بقية عريقة جاحفة للملاحقة . ونصيب أرماسي الثاني
لدى سبعة يونانيون من مصر وسويسرا . هو الذي بشر حفرها إلى هذا وذن حصب
ثم وصل نحو شقها فكانت هذه بشرى . فخرج بملاحقة وسيرة بشري إلى ما بعد مدسة
سحو . وقد أمر در من حشوشه بالمداف عن حفر التي كانت قد توفقت من حور
عشرين سنة . ودعا وجهه بلاد شت إلى لاجلاد على صفة القادة . من مدسة سحو هامة

وعزو مؤرخون إلى سطة . وهم مذكور يسون مصرين وظنين تاريخه من قبلهم
سوي . عارفة در . من جهة وقد كانت مياها حصة ملأ في ذلك الوقت بحيرت مراء . كم
مروبو يسهم من جهة أخرى إلى مدسة . سيبوي . وفي مدسة حصة في عدد موقعتها إلى لاجلاد
وكان فيها هكل للعدده ونسحت مكرامو صلاب في حيرة بحوي من بريح . وقد أشأ تصامون
شأن أفرحت هذه المدينة . أكرم ما لأحبه وروخته شوية . عز أن عمل الذي تمت نظره
حمر فأكثر من سود . من بسط لأعمال كنه . هو تحفة في حصب بين النيل والبحر
الأحمر . فاب مؤرخ دودور من أصفلي . كتب حور سنة ٦٠ قبل ميلاد . ينحصر آراء مؤلف
العلماء . في أعداد قتال . شرح حور من سامتة في سبيلهم . مشروع . فهو الذي كان

أول من باشر العمل فيه . ثم وصله دراهم الفرس . انتهى تقدمت الأعمال في عهده بعض الشيء . ولكنه تركها في أن تكون . بدعاء من يسهل إلى أن حفر القناة في البرج بعرض مصر كدها نظمان منه البحر الأحمر . لأن سطح هذا بحر أعني من سطح الأرض في مصر وأخيراً جاء بضمير موسى الثاني وجر مشروع . وأبشأ على القناة سد هندسياً لوقف اندفاع المياه . فكان سد بفتح مرور من تحتها . وقد أثبتت بحارب وثلاثة هذا السد .

ومن يعرف الآن تماماً خط هذه القناة فقد كشف عنها بونابرت . ووصف أيدان دي بلون سيرها . قال أن تعبر الأغصان التي تحت حديثاً معاً هذه القناة في القناة كما قال عنها هيرودوتس كانت تتشعب من فرع النيل فيلوري . على مسافة قصيرة جنوب بوناب . فتتمتد شرقاً خلال وادي لصمبلاب . ثم تحرف جنوباً . بعد مدينة هيروبوليس وهي نحو انصرية . فحفر البحيرات « التي حوت مياهها مرة إلى ماء عدة سبب تصبها « نهر » وكانت القناة تدعى إلى البحر الأحمر . على مقربة من مكان الذي تقوم فيه مدينة سويس الآن . وفي نقطة كان لأفنديون يسمونها « كنسبا » وكانت هذه البحيرة مائية صالحة للملاحة على طول سورها في أيام الغمر . ولكن بعدو مع ذلك أن أهميتها بعبء إلى ترى كانت تفوق أهميتها البحرية . و « كما يمكن في وقت من لأوقات ذلك في مرحة طرق حوال . انتهى كانت تسير من باريس وميوس هورموس بفضل إلى أن في مدسة كوسوس

وأراد رومانيون مساعدته بحارهم فصاروا يحاربونه . وصرقوا والقوت . ورغبوا في رفع مقدار مسووب منه في قناة و « في ضمالات » فصاروا « أخذ مياهها » في نقطة تقع حوال بابلون . وسمعت ترجمه وحالي لأصافية التي حثرت هذا العرض « هرتر حار » عبر أن ليرفيس . حفصاء برون . فملكو لعيابه بشفه . فتركوا حرب طهي غايه وعادت عبر صاخة على الاطلاق

ثم جاء عمرو بن حفص وأخيه من حديد فقد حضره في عهد ولده لأولى على مصر (٦٤٤-٦٤١) أن يحفر قناة بقل ماضية من بحرين وتسمى مياهها من سن . ونشأ لسيدي المسند فبيل لارتداع عن سطح البحرين . بعد شرق في . وهي مدسة كانت قائمة على مقربة من ساور تقدمه . ولكن حثيرة عمر بن حفص عارض في هذا المشروع . فأمر عمرو بن حفص بجمع نفقة بمدة في مدة سنة شهور . لكي يدير بفسن أسير إلى الحجر والين واحد . وطلب النفقة من حديد صاخة بملاحة مدة مائة وخمسين سنة . ولكن حدث في أواخر حرب شام أن ثار محمد بن عبد الله بن حسن في المدينة على الخليفة عباسي في حثيرة بعبور . فأصدر خليفة أمره بأن يرده نفقة كئلا تسحبه في بعد ليقول بوناب إلى المدينة شأظه على سلطانه

مَحْمُودٌ قَنَازَةُ السُّوَيْسِ

ومد أن تم ردم قناة أمير المؤمنين ، لم يبق لدمج السويس إحدى خلاجره شباه من
السكان ضخمة تذكر وحولت التجارة بين أوروبا وهد إلى طرف عديدة . منها صرف
بعداد . إلى كاد الاقارب عليها يتوقف لأفاد على طريق قديم ، أو مد القرن العاشر - على
طريق السويس ، وهي بلاد جديدة تشب على مسافة قصيره حوالي قادم

وفي سنة ١٤٩٨ حذر ملكو دى حام رأس الرجاء الصالح . ونحو في السنوات التالية
نظم صديق حميد مؤيدى ن احباء . واما كتاب الساقية في يداهم معقب حارو البحر بنو ص .
و ترك يمشكون جميع مدن المعروفة يوم نسم الشرى الاوسفة فقد ذرك هولاء و نوثك
أهم مهدود نصح مصادر عصية تاريخ ستتمت من يديه

و در آن دو دو عصب بر حلقه از شش سرخ سوس هو حلل علی توحید و قهرح
اسادقه هذا حل صد اول ثل ثلث عشر . و فی سنه ۱۵۸۶ قهرح ایضا " کسبح علی
قلند الأسطون اعظم . خل دته . و یکی بلا حدود و فی سنه تسع عشر و سمره شامن
عشر . فکر کترو . من عظمه العصر فی انشاء خریق حاره ثلثه حلال دارم مصریه .
و حمر قدس بحرین لتجب سحاب سحبه عن عمل صدق من سدر یس آخری .
و حمل سحاب ان مدکر شماء کولتر . و مرکب دی یو بدل سحر فرسا بدی الساب
العی . و بیتر . و لمرکز در حاسون . و اسرو دی ثوث عرب ثل ولایة لأمور فی لاسانه
م بقرو من لاریح یی لشروعات لویه . **الر** میه یی انشاء حنکر ملاحه فی اسحر
لأحمر . و هو ای کاب محصور فی بدی رعبه اعنایین . و عصف یی هد ثل لاقترحاب
مختتمه یی مقدم یی انشاء لم یکن مسنده یی درمن فی حلی مشروصه ای بر د موحط
شاه صریح ه ثل یی بحرین موسسه و لأحمر

وكان من منصبه عهدته في عربستان . الذين كانوا في مصر في سنة ١٧٩٨ .
 أن تقوموا بأول درس في هندس وعلوم الأرض عن - أن شق بروج - ويص
 كان من بين أهداف التي حددتها حكومة الهند كتنظيم الخدمة الهندية .

وفي آخر سنة ١٧٩٨ - ذهب بولدرت بنسبة إلى سويس - ومعه دارو - من أعضاء المعهد العلمي بقصر لأوب - وفوشست - يعرق في مسطح واقع في الجهة الشمالية الشرقية من المدينة - وهو حائذ من عيوب موسى وفي طريق عودته - عن بولدرت تبار القصة

العديثة على مائة عشرين كيلو متر . وعندما رجع إلى القاهرة أصدر أمره إلى رئيس مهندسي
الطرق والكماليات حاكم ماري لوزير . أن يصنع خريطة مفصلة لمصر . وتوقفت أعمال
تخطيط المساحة أكثر من مرة . ولكن سبب في آخر سنة ١٧٩٩

وقد دون تقرير مهندس ماري في كتاب اوصاف مصر ، وهو المؤلف الرابع الذي
سجلت فيه نتائج الأعمال التي قام بها مهندسون من افندي وماري وماري
تقريره أن سطح بحر الأحمر وهو مقدار عشرة أمم تقريباً عن سطح بحر المتوسط وكان
هذا الاستنتاج خاطئ . لأن كل - من بعدهم صحباً حتى منتصف القرن التاسع عشر
عاش في غممة حساب . وقد حملت سنة تقريباً ، دون تصديق وبعثت رسالة إلى شوق بروج
السويس - فمعه نزلت في هذا الموضوع في ذلك وقت فوجد حقيقة وتفكيره في البحر
عن قريب شبه ما كان عليه . يوصي في سن والبحر الأحمر . لا في طريق مائة مباشرة
في البحر الأحمر والبحر المتوسط . فأنشده كما تصور ماري . فكان مضروباً لا يريد
عرضه عن ١٣ متر عند سطح البحر . وعلمها عن أربعة أو خمسة أمم . على أن توقف
ملاحظة في ذلك . فحاصل مرسوم ماري

وأنشده من هذا من وقع فيه لماري . أن لا يهتم بمسألة تحويل صديق هذا إلى مصر
لأنه يفتقر . خلال منتصف لؤلؤ من القرن التاسع عشر

وكان أول عمل على من هذا عمل يقضي - ماري من سن في الاسكندرية . ومما وصفه
السفر في السويس . ثم لاجرمها . فكأن وقد كان مائة المراسي وجمهورها . منذ
سنة ١٨٢٩ . يصنع خلال من البحر وهذا . سائلاً هذه المراسي من سنة ١٨٤٠ كانت
شركة . بنسولار لاند أورينت . Peninsular & Oriental خطاً مرسى بملاحة في السويس
وهذا . ومع هذا فقد عجزت من الاسكندرية إلى القاهرة من ١٨٥١ إلى ١٨٥٦ . وأخيراً .
أنشأ خط القاهرة السويس في سنة ١٨٥٨ . فكان كل ثلاث ثمانية مراحل مهابت من سائر
غير أنه حال وصحاً ، فجمع أن شمس سن للمسافرين وحصولاً ، يصنع . هي التي تسمح بحسب
خدمة نقل من مدينة إلى أخرى . و - هذا من حقن إلا حرقه حريقاً آخر في ربح السويس

وهكذا حذر من فكرة شياً فشدت في حوز في ٣٠ به مشروعاً في على ٣٠
الأساس أنشده على ماري من . في حقيقة مسمومة رائعة . يعرفها جميع الناس . وقد كانت لا
لأنه كان من حسن حظ مصر . مدق - ونصف ماري - أن تعاقب على عرشها رفعة من ارجح
الشورى بدلت على عمل فحيز العدم . وتبين فليس ونصف أو يسو بقسوة قصعة فحيز
فكره شوق لبرج ومبتدى هذه الفكرة



اسد اللہ خان
۸۷۹ - ۱۰۶۴



اسد اللہ خان
۸۷۹ - ۱۰۶۴

عقلا مقصد حیرتہ مکتبہ عالیہ - شجرہ مشروح و د سوس و ستائسہ مرآت



عقلا مقصد حیرتہ مکتبہ
۸۷۹ - ۱۰۶۴

مکتبہ عالیہ







الملك فؤاد

١٧ ٠٢



الخدوة إسماعيل

١٨٧٩ ٨٠٢

في أواخر سنة ١٨٣٣ . هبط مصر جماعة من الاسمانيين . وكذبوا بدموعهم أنهم سيحاولون على عرشها ذلك الرجل الذي وصفوه بأنه عظيم الذي بعد طريق القصر ع حامي محمد صديقي « وقد أقبل الاسمانيون بالرحاب في بلاد . وسمح لهم أن يهرصوا مشروعاتهم على حكمهم ولكن محمد علي باشا كان يديه في ذلك الوقت مشغولة بعمليات أخرى غير أن شغل الاسمانيين لم يزل في اتصال بحرين بقية مائة . وفي أول سنة ١٨٣٤ قرر مجلس الأعلى هذه المسألة فصدر أمر من الملك قبل لاعتناء شغل من ح

ولاشك في أن بيان دي بيمون هو الرجل الذي درس بعناية قبل هبوطه في الإسكندرية . مسألة إنشاء طريق مائة من البحر المتوسط والبحر الأحمر ، وقد كان في وسعه أن يطلع من دي دي المجلس في هذا المقام من الوثائق القديمة فائدة كبيرة

وأخيراً . نأصب في أواخر سنة ١٨٤٦ «جمعية الدراسات والبحر قناة السويس» ، وكان فيها ثلاث شعب : شعبة فرنسية قسمت أعمالها وحوار دالو . وشعبة برصانية صممت المهمات من روبرت ستيفسون . وشعبة إنجليزية كان أبرز أعضائها بحري دي موريل . وقد أوفدت جمعية الدراسات هذه . دي بروج سويس . جماعة من البحارة شبيبة . عهد بينهم شحكتهم من رجل البحر المتوسط والبحر الأحمر والمناجاة بوقعة بينهم . وفي سنة

١٨٤٧ تمکى نور دلو . نساعد ليدى دى سون . من نسات الطرية نالده نال النارق
بين مستوى البحر ناله لا بدكر

غير ن. ولان نالو حاشه كثرة الأوحا و سون . قاعتقد أن وجودها هناك
سيحول دون بناء مياه على البحر المتوسط . ووضع مشروعاً حر يقصى بحر طريق

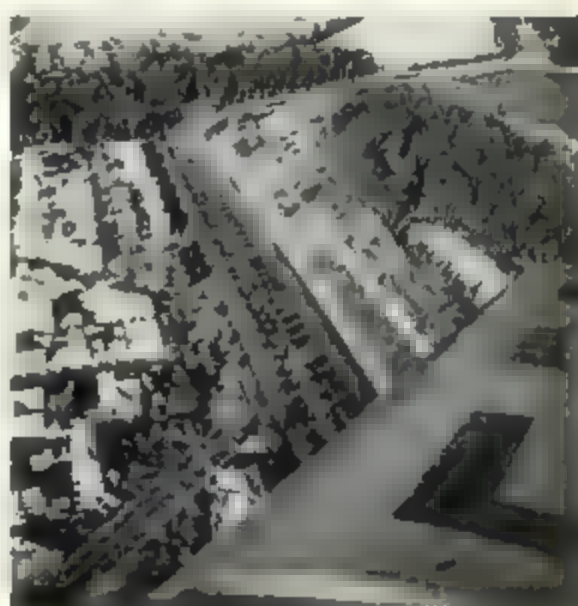


الإسماعيلية سنة ١٨٦٩

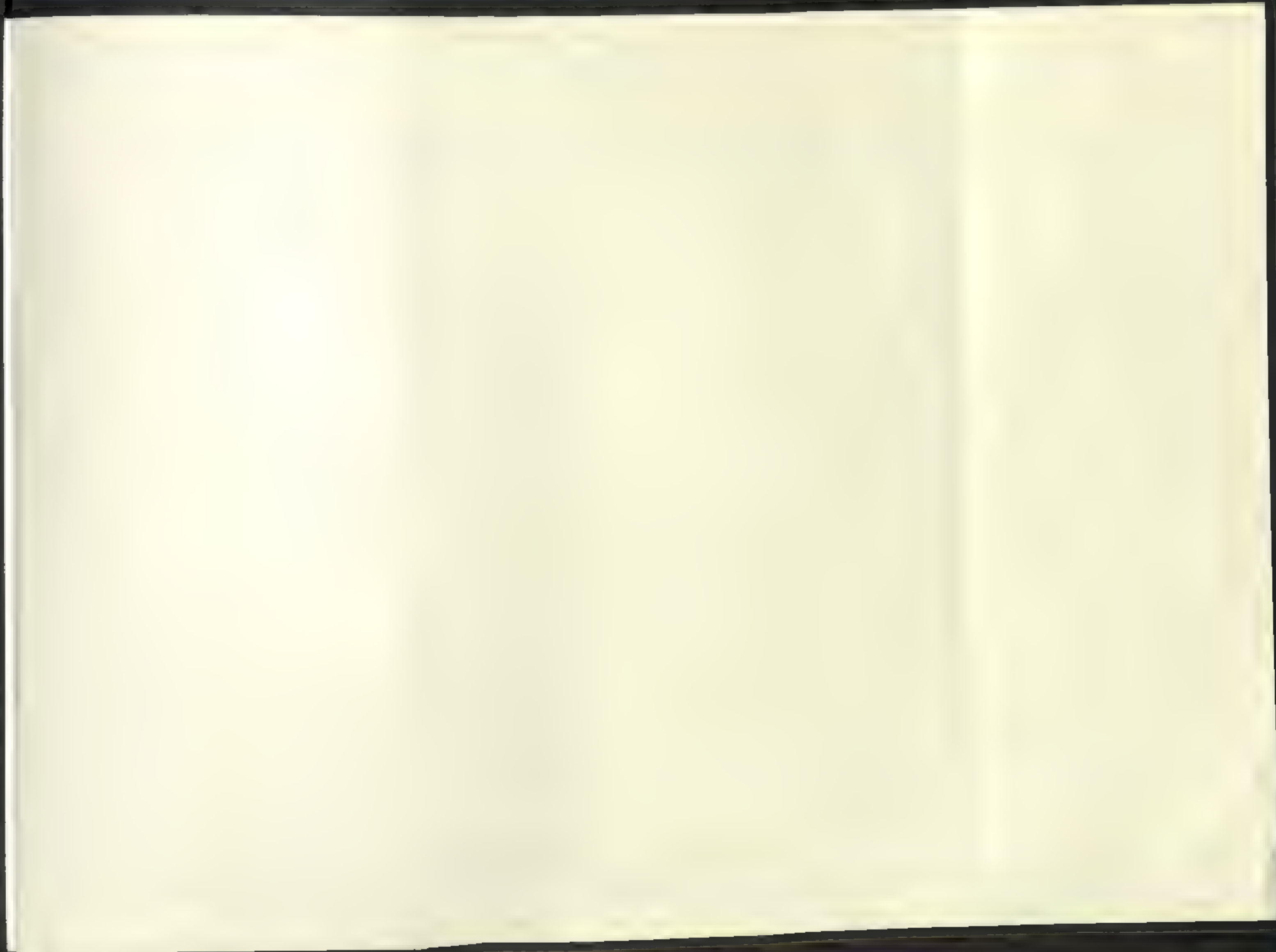
بحر ريد الأوحا المائية بر سنة ١٩٠٠



بحر ريد الأوحا المائية بر سنة ١٩٠٠



سارح محمد علي و نوره ليدى سنة ١٨٤٧



مائة خترق مصر كلها من السويس إلى الإسكندرية . واختار بين عدة ناصر الدين وقد
أتملت مشروعات جمعية الدراسات وكل ما حدث شأنه بالأنواع عاد سنة ١٨٥٥ إلى مدوع
عن مشروعه الخاص بخفر قناة غير مباشرة . في حين أن هريدياندي ليس كان في ذلك الوقت قد
حصل على فرمان الامتياز لمشروعه .

فقد وصل دي ليس إلى الإسكندرية في ٧ نوفمبر ١٨٥٤ بعد أن علم قبل ذلك شهرين
أن سمو خديو محمد سعيد حليفه يومئذ شاه قد تنوّل عرش مصر

وفي ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ حصل على أول عقد لأمير وبعد ذلك بسنة ردت بمرح
السويس خترة سنة دويه عهد انهم سمو خديو بادشاه رتبه بشأن مشروعه قناة خترة تختار بمرح
مباشرة وصعده حسب بظنة دي ليس لبيان ذلك وموحدت ذلك وشما مهندسان فرنسيان كان في
خدمة خديو وقد أنست هذه الخترة بصورة قطعة ثم يكن هناك أي فرق بين مسويي اسخرين
وسمحتص من ذلك صلاحية مشروعه لاند وموحدت وامكان انعيده

وفي يناير ١٨٥٦ وقع خديو عقد مباداة بدفعه عقد ١٨٥٤ واستكله ومنح بمقتضاه
لشركة انجليزية عمدة السويس البحرية الخترة في إنشاء عمدة البحرية وصيانتها واستعمالها لمدة ٩٩ سنة
سند من تاريخ انشاء العمل في

وهكذا قدر بحرية فرنسي دبعة ذؤوب أن حقق - بمصل مؤررة عاهدين مصريين
عظمين بعدتي انصر ورعايتهم له ما كان حين لأحياء عديدة . أي شق طريق ملاحية تصل
مباشرة بين شرق والغرب



نظام شركة قناة السويس وخصائصها

لقد أسست شركة قناة السويس على فرعي هو فردسان دي ديس جمن مس من الحكومة المصرية والتحت رؤوس الأموال والشؤون العامة من شركاء شركة مصر، يضمون إلى أكثر من عشرة آلاف وتعمل معها سائر أفراد وهدد - في مصر - شركة العمدة لفساد سائر البحريه مريدت بالبحر بصادق سائر البحري من مجلس الأمم ومصامها التي لم يكن به مثل عندما تم وضعه بلاء مع فساد طبعه بحدوثة - في طبعه شركة مصرية ذات بوجه دون - وسجود بكثر بصادق سائر بوجه ذلك هو لطيف جالس على سائر به من أحد مظهر بقاء شركة وكوس رؤسها - وشكل دار - ١٠ - وأنت هيئة موصفها وشروط موصفها

إب شركة قناة السويس شركة مصرية - وقد في مركزها في مصر ولكن في محلا بحار بالادارة في باريس وهي مؤسسه بشك شركة مساهمة

ر د فردسان دي بيسس - مدد مد وعه في جمع رؤسها - في سبع على شركة صغرى لعالية فحصل كل فئة من الأمم في بياها حاج مشروع بكنه من لأهمه وهي المكتسوبة بلاء في ١٤ مد مجلس - تحت فربا بكن لأوب بيا بكون بكن بعض سائر مشقت على لا كساب في فحصل في من أسهم ففقدوا جدي جيتاد وحل محل سائر التي فحصل وأصبح ما كذا لأكثر من أربعة عشر رأس مد فأنقص بعمه قد - في مظهر ما - بربان جدي على روح بعود - في فحصل عند جالس على عرش مقده - في بياها في دي بيسس في حد عند ببحر مشروع

عمر أسسمو بحريه في سنة ١٨٧٥ حصه من هذه لأسهم في حيدر

وعلى فردسان دي بيسس من راجه أخرى بابر بصله بكونه بشركة في حيدر أعضاء مجلس دار ١٠ لأوب ففقد مشك في حد مجلس ١٤ فحصل عند بفساد مرعاه عند

ذلك الوقت وعندما يجرى اختيار أعضاء مجلس لدى يضم اليوم ٣٧ عضواً - يؤخذ دائماً بعين الاعتبار الاستعانة بشخصيات تمتاز خبرتها في الشؤون الدولية ، وتنتمي إلى البلدان التي تسهمها أعمال شركة أكثر من غيرها ، إما لاشتراكها في رأس المال ، وإما لمساهمة سبقتها مساهمة فعالة في حركة المرور في القناة وتمثل الآن في المجلس خمس بلدان هي : فرنسا وبريطانيا



المنزل الأول التي أنشئت على شاطئ الاستحمام بيورسعيد
أ من رسم بالألوان المائية برتبة دبو

العصى ومصر وهولندا وولايات المتحدة فعند حثرت المفاوضات في سنة ١٩٣٦ عقد الاتفاقات الأولى برامسة إلى توثيق عري تعاون بين الدولة مدحة لأمبير ولشركة صاحبه ، رئيسي من المسحس أن يمثل مصر أيضاً في مجلس عصوان الثنا وأخير . عقد اتفاق في ٧ مارس ١٩٤٩ . تخفف به مرحلة أخرى في هذا سبيل . بد نقرر منححه أن تمنح مصر مند الاب مقعدين حديديين في مجلس . نصف إليهما تدريجياً . في المستقبل . ثلاثة مقاعد أخرى

وهذه لمساهمة من جانب مصر في إدارة أعمال لشركة رافقها من حيث احيدر موصطيين توسع في إشراها بعاصر المصرية في وصائف عقد فررت اتفاقيات ١٩٣٦ ١٩٣٧ مدأ إدحا عاصر مصرية في وصائف الشركة بسنه مترابده وعض على أن تمنح هذه نفسه

٣٣. في سنة ١٩٥٨ . وأن يكون من نصف المصريين مديناً ثلث وظائف التي تملأ من شعبها . ولما كانت لشركة رابعة في افصح مجال بصورة واسعة للعاصر المصرية في سلك وظائفها . فقد تعدت تلك النسبة المحددة ومنذ عام ١٩٤٨ بلغ عدد الموظفين المصريين ٢٧ . من مجموع موظفيها



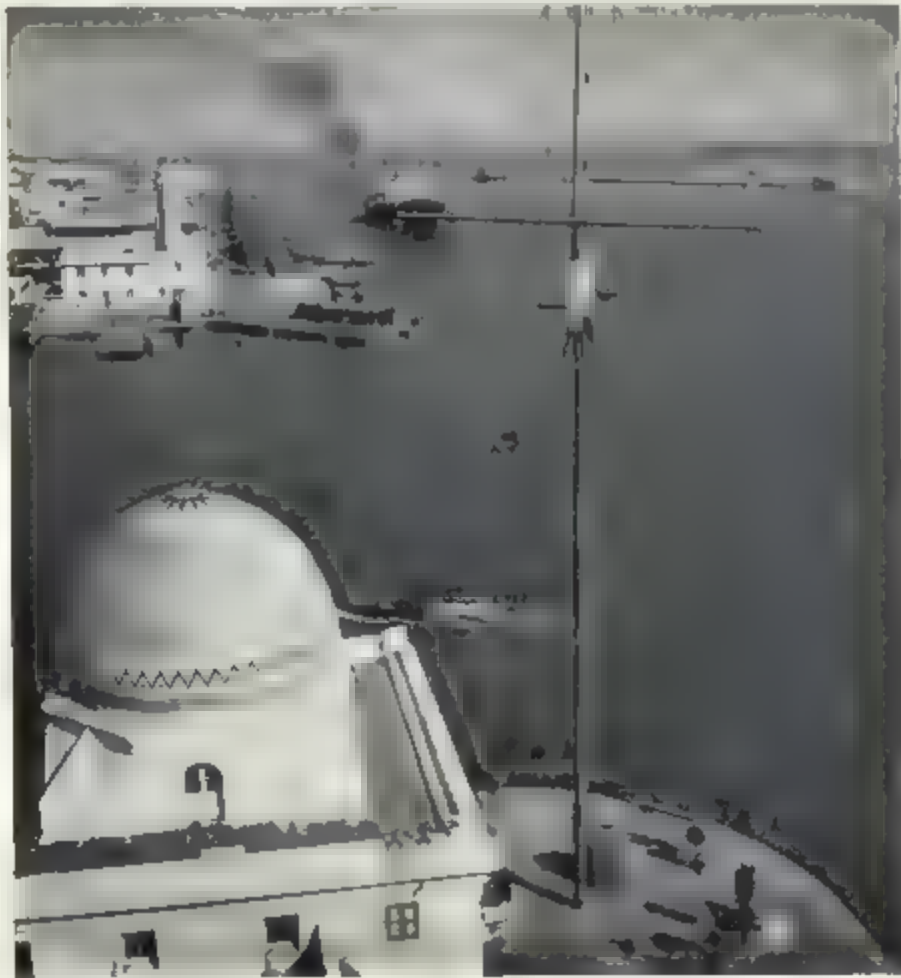
مكاتب شركة القناة السويسية كما يبدو من الماء

وحاصت تقدمه ٧ مارس ١٩٤٩ فصعدت حركة قلوب الموظفين المصريين . فبعد ذلك أوقف . جعلت شركة نفط مصريين بأربع وظائف من كل خمس وظائف فئة حائلة . وتسع وظائف من كل عشر وظائف فئة حائلة . وعلاوة على ذلك وسكى توزع لشركة سرعة العاصر المصرية في مختلف المرحلات عمدت . فمهمة بوقع لائتمانية . إلى تعيين حو في خمس موظفاً وربعه أو تعيين ثمانية عشر تحريراً في لدرجات المتوسطة وأعلى . وروى أحيراً في تأليف اللجنة التي عهدت إليها الشركة بفحص ترشيحات طلاب الوظائف المصريين . ثم قسم هذه لجنة شخصية . حرية تعارضها حكومة . وعدد الوظائف عدل من تلقه الشركة يدل على ما بشيرة . حوصف فيها من أغراء حذب

لموظفو شركة قناة السويس . في الواقع . صفته يصح وصفها بأنها محظوظة . من حيث قانون مدنى يسرى عليها . ولدى قد يبحث المرء عن قانون يعدله في مصر وفى معظم بلدان أورب

فهي يعطى للموصفين الذين يعملون في مصر نصف من حصة في مرهم لأسرى بعض
 لأعداد دلت لصحة بعثته مثل من تسكن في بلاد لافمة و لأسرة ومن جهة أخرى علاوة
 علاء معيشته تعوق سبب بكثرته علاوة بتدبيره. وقد بلغ ٨٠ من قسمة مرتب و ١٢٠.
 من قسمة لأعداد دلت لصحة بعثته

و أخيراً تمنح الشركة لجميع موصفي مكافأة سنوية بدست مع حصة لأرباح المورعة على
 لأهمهم وتقدر قيمته حسب مرتب موصف وقدرته غير أنه لا يجوز أن تقل هذه مكافأة عن
 مرتب شهر خمسة للموصفين عرب. وعن مرتب شهر من خمسة للموصفين من أرواحين وقد
 بلغ ٥٠ من مرتب أسوي من مرتب أسوي خمسة للموصفين عراقي



منارة مرسية كما يبدو من مكاتب الشركة

فما لهم . منهم يتقاضون خلاف أجرهم الأساسي . علاوة القانونية لعلاء معيشة
ونقصات إياها علاوة سنائية خاصة بشركة . وحائضه من لاعبات تحصله مقابل بعض
الترامات خاصة بعملهم . ويتقاضى لهم نصيباً يعوضها دت صبعة عائليه . وحضه من
نح لأهم . بشروط ماثلة لتي تقص نفسه إلى موحش

ولمحص مرتب في تجمع ٣ مستخدمو الشركة في الساب ثلث . وقد وضع للمرات
في مد ٣ المستخدمين مسوب إلى ثلث المدرجات الصغرى . وهي أكثر الفئات عدداً
وأقر ٣ مدلا لصافي مدال

نسبة مستخدمين	موقع في درجة ١ أفض جانب سهار ٣	موقع في درجة ١ أفض جانب سهار ٣	مدال	دس وحضه	فاسي في الدرجة ١ أفض دو ميه
مجموع الكتب سهرى في مدال العمل الموسم مد السب	٦٤ حضه	٥٠ حضه (إذا كان لا يحصل سهره ١ ٥٧ حضه إذا كان يحصل سهره المدرسية الساوية)	١٦ حضه	١٧ حضه نصف	٢٨ حضه نصف

وفي حالة مرض أو إصابة تصح على مستخدمه قضاء وضع سحره بمقتضى تشريع العلاج
على المستخدمين ذويهم . وبصرف حرة كبير من مرتب في معصه خلاف

وبعد مدال دفع مرتبات في ثلثه لاحت من لأعضاء الحديثة العهد في أورن . في
حين أنه كان معمولاً به في شركة نقدة في زمن بعد المستخدمين ومرشدين ورؤساء لأعمال
مبحوباً أخصه سوية مرتب كم من عور حصه مدتها كل سدين وثتر وخ ين ٣٨ و ٧٦ وماأ حسب
لأهمه والنس ووضعه وعلاوه على ذلك قد استخدمهين خلق كل سقين بل وكل سنة مدوي
المدرجات عالية و لأهميه كبيرة حتى ووكلو من معين بحسب وأن كالت حديثهم في
استرداد نقضت سهرهم وصغر فرد عائليه ثلثه لأجرات من جهة في بريدوسيت في
أورن عن شرج لا يريد قيمتها عن شقت سحر دهاً و بدأ من القهرة ودريس غير أن
هد أخذ لا يصدق ، صبح على مستخدمين سدين حيزه من مخرج ومسافرس نقضاء
أجراتهم في وضهم لأصلي

أما العمال . فانه يصق عليهم الطم المستوص عليه في التشريع لمصري . فتي ان طم الحق
 باخاره ١٥ يوماً في سنة وهور تجمع مدتها كل ثلاثة أو أربعة أو خمسة أعوام . وهم الحق
 علاوة على ذلك في مصاريف السفر كل ثلاث سنوات

وأخيراً . فان فوائد هذه لاستخدام في شركة لفدة تتحلى على الخصوص في سعي
 معاش فان الموظفين والعمال يحصلون بدون أن يساهموا على الاطلاق في صندوق للتوفير
 على معاش تقاعد يزيد عن ٥٠ ٪ من ارباح الأخير . نسبة إلى الموصفين الذين قصدوا كل
 مدة عملهم في الشركة . ويبلغ متوسطه ٤٥ ٪ من ارباح سوى الأخير نسبة إلى العمال



سفينة مارة

في ممر مروي أحد الممرات



الكراكة «بول سولانت»

الكراكة بول سولانت

هذه الكراكة البحرية المأهولة الكبيرة المسماة باسم أحد كبار مهندسي الشركة المصانعين وهي تسجل بمحركاتها العامة وتحمل ناتج تطهيراتها ، بدأ استخدامها في سنة ١٩٥٠ وستعمل بصفاة أحسن في تطهير محرى الملاحة في ميناء بورسعيد .

وفيما يلي أبرز مواصفاتها التي تجعل منها وحدة من أهم وأقوى الوحدات من هذا النوع

الطول	١١٢ر١٥	متر
العرض	١٦ر٥	متر
العمق	٦	متر
السرعة وهي محسنة	٧ر٣٣	عقدة
السرعة وهي محسنة	١٣ر١	عقدة
أقصى عمق تطهير	١٦	متر



الأعمال الأولى في إنشاء القناة وتحتيتها

١ - معظم الذين كتبوا عن قناة السويس قد حصروا تفكيرهم في أهمية القناة الاقتصادية وفي المشاكل السياسية الناشئة عن وجود القناة ، في حين أن الصعوبات الفنية التي تم تلعب عاملاً أساسياً ، وصيانتها وتحسينها ، بحيث تظل ملائمة لخصائص الملاحة الدولية تطور ، كل ذلك حدير بالاهتمام

إن قناة السويس وبهذه فكرة يمكن أن توصف بأنها عبقرية ، ولم يكن حفر القناة قبل شأناً من الفكرة دلتها ، فـ فرديناند دي ليسس عرف كيف يحول معه برهمن من رجال الأعمال المستثمرين ، حللهم فيما بعد رجال لا يخلو عنهم في شيء ، فقد كان ليسس دي بلنوب وموحيه بك في الطبعة الأولى ، وأما فرانسوا غوارانث ، وفليكس لاروش ، ولاروس فقد أشرفوا على أعمال التنفيذ ، ثم جاء سيزيل بياسون ، ودوار كينيث ، ونوب مولد ، ولا يذكر لالونفيس ، فاشرفوا على أعمال التحسين وقد ساعد هؤلاء الكثر مثب من المهندسين ، ورؤساء الأعمال حافو عديدين من فرنسا ، وآلاف من العرب ينتمون إلى نحو ١٥ بلداً غير أن أوفرهم عدداً هم أبناء بلادهم بعد الأعمال الحسنة تحته منذ آلاف سنين ، وبالرغم من اختلاف حساباتهم وشأنهم وبيئتهم الاجتماعية ، فإن أولئك الرجال جميعاً ، سواء أكانوا من حجة لمهندسين ، أو من رؤساء الأعمال أو من عمال الشركة ، كانت لهم عبة سامية وشركة وهي أن يسهروا في عمل أثبت التاريخ فيما بعد فائدته العظيمة ، ولا شك في أن من عوامل اندفاعهم أيضاً إدراكهم أنهم يشركون في عمل حليل يتعب ذكاء وله صعة مثالية مستمرة ، فحدي ميراث قناة السويس أي سيرت دلتاً تقدم الملاحة ، بل سقته في بعض الأحيان فقد وضع تصميم القناة حوالي سنة ١٨٦١ أي في وقت لم تكن فيه حمولة أصحاح أسس المسار على خطوط الشرق الأقصى تزيد عن بضعة آلاف من الأصب ، ولا يريد عطفها عن ستة أو سبعة أمتار من ٢٠ إلى ٢٢ قدماً ، وهذا القناة اليوم تصبح مرور بوحر تزيد حولها عن ٤٦ ألف طن ، كداحره ، نيل دي فرنسا ، مثلاً ، ونشق المساء إلى عمق ٣٤ قدماً ، وهذا نتيجة ما نصف به أصحاب المشروع لأساسي من صرناق ، من ناحية ، ومن ناحية أخرى ما بدته شركة قناة السويس من جهود مواصلة ، لتحسين ومشكل الطريق التي فتحها للملاحة الدولية

ويكفي الانساع مبدئاً غرباً من قناة كي هي يوم . ولقناة كرون . وأن ستعرض
سرعاً من حيث هي مرتبة . في تصور أنها مساعده

٢ . وأما على أهم حصان قنات السويس كما تدور في آخر سنة ١٩٤٩

لـ مجموع طوله . من ممره بورسعيد حتى مدخل مرفأ السويس . يبلغ ١٦١ كيلومتر
منها نحو ١٥ كيلومتراً في حركتها التي يجري بحيرة مرق الكرن . بصفاء مياه ممر المند
خلال مرفأ بورسعيد واصله ٩ كيلومتراً . وهذا الممر خمسة من العرب . وعلى طول
حده كبير منه ، حاضريه يبلغ أكثر من ٧ كيلومترات طولاً . أما ممر المند في يعرف بالآخر من
قناة خلال مرفأ السويس فإنه يبلغ ٤ كيلومترات طولاً



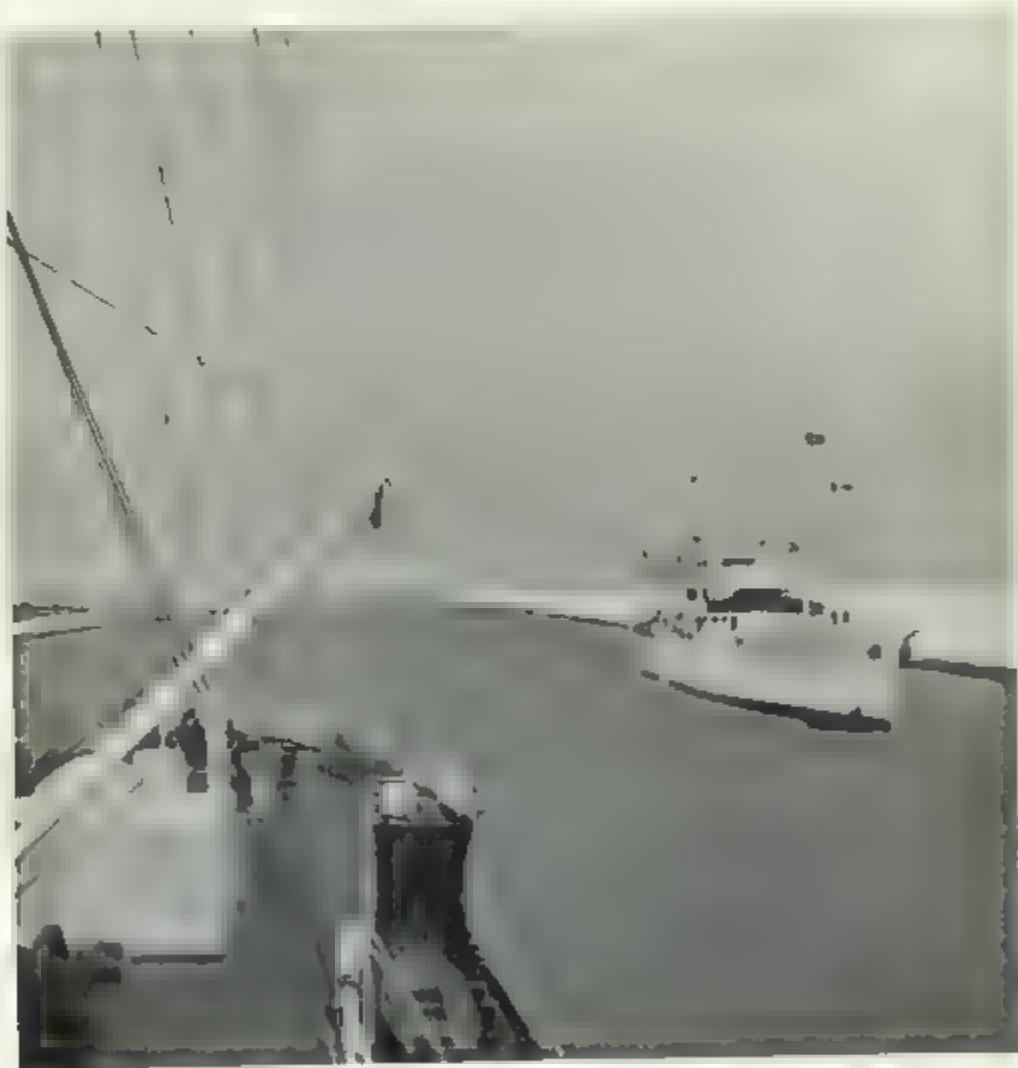
أول صورة عمول عند بدء أعمال الحفر بورسعيد في ٢٥ أبريل ١٨٥٦

صورة مله ٣ - ١ - ٢

وحتى سنة ١٩٤٨ . الحرب ظهرت بعده راجعاً إلى أن كانت القناة من قاع قناة . حيث
بلغ عمقها ١٣ متر ونصف متر في جزء شاسع . و ١٣ متر في جزء ضيق . و ١٢ متر
ونصف متر في مرفأ بورسعيد . و بحيرة مرق الكرن ومنذ ذلك الوقت وتسرير الممرات
حيث لا يصل العمق إلى وقتها عن ١١ متر و ٧٠ سنتيمتر . بالنسبة إلى أوضاع ممر مياه البحر
وهذا العمق مقدر حيث يترك محلاً لصلب سلامة الممرات . ويبلغ متر ٣٤ سنتيمتر
(أي ٤ قدم و ٦ بوصات) بالنسبة إلى بحيرة سبع عاصم ١١ متر و ٣٦ سنتيمتر (أي
٣٤ قدم) وهو أقصى عمق يحصل به الممرات في حارة قناة عند الصباح . والبحر كبيره
يسير أقصى سرعة يحصل بها . وهي ١٤ كيلومتر في ساعة . تعوض في قناة جوان ٩٠
سنتيمتر أكثر من متر (أي ٣ قدم) أقصى إلى قاع قناة و جزء لأسفل من مؤخرة
التيه مرفأ ٤٥ سنتيمتر أكثر على أن تقدر (أي قدم ونصف)

أما عرض القناة . ١٥ قدم . كما هو مبين في اليوم . حصص منقوشة على عمق عشرة
 أمتار في القناة . وهي لا يقل ثلث عن ٦٠ متر . ويريد عرض على حد القياس ١٥٠ متر .
 عند محطات وفي بعض المواقف . كما في البحيرة المرة الصغيرة . هو عرض اسطري على
 عمق عشرة أمتار . يبلغ مائة متر .

وسيعمدتياً بسبب حصار الخوض . بحرية بقية تحت ٣٠٠ متر في القعدة لكل طول واحد
 من الارتفاع ويجب عند الاعتدال في مناطق التي تكون فيها الأوج . كما هي حال في الجزء الشمالي من
 القناة . ومن ثم . هو عرض بقية في قعرها يبلغ ٤٠ متر . عموماً . ثم على سطح القعدة . وعرض



نقاس سفلى في القعدة

يريد دتما عن ١٢٠ متر . بد حسناً حساباً للمساحات الواقعة ذات المياه القليلة العور حتى تمتد على طول حافة القناة مع طبعان الأثرية عليها

وعرض لقناة ليس كدفياً يسمح . كما هي الحال في قناة بام . معور ماخرين كبيرين متقابلين في آر و حد . ولكنه يمكن . من ناحية أخرى . وفي جميع أجزاء القناة ، أن ترسو باخرة عند الحافة تاركة الطريق جانبية لمعور البحر المقدسه . على شرط ألا يكون قاع القناة صحرياً في حد المكاب . وألا يكون كسنا الماخرتين من الواحر انصحة حداً . أما إذا التفت ماخرت من لحجم غير المألوف . فانه يجب . لتبوير معورهما معاً . أن يجري ذلك في المخصتين بكثنتين عند الكيلومتر ٢٢ أو الكيلومتر ٤٠ . أو في حيرة احتياج . وأيضاً في البحيرات مرة

وتقوم على حالي عدة حدرات متينة معدة لحماية الشاطئ من التآكل والتعرية بسبب مرور البحر . ما عدا طعماً الجزء الممتد خلال الصحرات

ولا توجد مديناً في القناة أية عضة يمكن أن تضايق السفن في سيرها باستثناء الكوبري المتحركة التي اشيت في الترددات خلال الحرب الأخيرة . وقد صنع هذا الكوبري من جريثين مرتكبين على قاعدتين بينهما محاج حر لمرور البواخر عرضه ٩٠ متراً . ولم تسمح الشركة بإنشاء هذا كوبري إلا لمدة الحرب فقط . وقد أشارت اللجنة الدولية الاستشارية للاشغال الوارد عليها الحديث فيما بعد أكثر من مرة إلى الإحصر التي تتعرض لها الملاحة بسبب ونجت هذه الإحصر فعلا في حادثي امصطد . وفي الحارين كانت تعبر ل القناة وهذا . فاب الحكومة لمصرية وافقت على أن يستند كوبري بيردان كوبري من نوع آخر لا يعرض الملاحة لتحصر وسيد اشؤة قريباً

١ - القناة كما هي اليوم . نتيجة جامع سلسه من لمشروعات التي قنت خطأ . و عملا بشئية وى . ونحيدات متواصلة . يعمل بها الآن أن ستعرض

٣ - مشروع حمر هذه السويس كان نتيجة دراسات طويلة أجريت بغير من شركة مدحة لامبر

وكان أول مشروع وصصحه لبنان دي بلقون وموجيل بك يرى إلى حفر قناة طول ١٤٦ كيلومتراً . تصل بين السويس وبيروز بطريق البحيرات المرة . وكان من المفروض أن تنهى نفقة هويس سهل مرور السفن في كل من طرفيها ووضع لمشروع بحث يستطيع إدخال مياه بحر الأحمر في فترة لمدة إلى بحري القناة خلال هويس السويس . وجعل على مبد نفقة ٨ أمتار من أكثر

وهذا المشروع ينير طائفة من الاستعدادات فهو من جهة منحيل لقناة كبحوص صديق بياديد
ولم يكن بالفعل من مستطاع على الإطلاق جعل عمق المياه ٨ أمتار وهو من جهة أخرى يرمى في
البناء هو يسى في طرق القناة مما يجعل الملاحة مضمونة بمصاعب . وتفيد على الخصوص منحيل
لقناة في المستقبل . وحجم التوسيع المذكورين . كما خلتهم مشروع . ينير لانتساب في أمد
هذه . إذ أنه كان مقدراً أن يبلغ مائة متر طولاً . و ٢١ متر عرضاً



بحوص البحار الزره قبل أعمال القناة

بروحه

وقد أريد أن يبنى أن حوض نفسه جميع مميزات غاية نفوذه . فحرص على محمد
سعيد باشا لاستعداده تأريخ جميع الاحصائيات التي برعوا في مساعدته مشروع ثم عيّنهم من
جزره واسعة وكانت فكره دى يبنى هذه أساساً لتأليف اللجنة الدولية التي ضمت ١٣
عضواً يمثلون سبع دول (مصر و تونس و سائر و فرنسا و النمسا و سويسرا و روسيا)
وقد عهد إلى هذه اللجنة بدرس مشروع الكوندى وضعه لسان وموحيين . وعدد مشروع
أولى أحرار وجمعية للجنة للمرة الأولى في مارس . في ٣٠ أكتوبر سنة ١٨٥٥ . وتوفدت
خمس من أعضائها لدرس الموضوع في مصر نفسها

ورفضى مشروع دى أعدته اللجنة في سنة ١٨٥٦ بتحويل تعيينه القناة . ولعل
توسيعه . وقد رتب لعدد سبع ١٦٢ مليوناً من عريكات الذهب

ومد عهد لاكتدب. ثاب في باريس مجلس نفى من خمسة أعضاء للاشراف على العمل. وقررت هذه خطة. في شهر أغسطس سنة ١٨٥٩. تخبص مديرس قطاع لقدمه كي حددها. المحة بدولية فالعمل نفى عن م كان عنه في خمسة أمار. ولتحقيق وفر ميموس في سقوت بقررت لا يريد عرض لقضاء نظرياً عن ٢٢ متر في قاعها وعن ٥٨ متر في صفحة ماء عن ثا تقاطع من متتامة. في محطاب حده بعد او حده من عن الأخرى مسافة عشرة كيلومتر متدياً. ويريد عبده عرض القاة بعد حمة أمار. على مسافة تتفاوت بين ٣٠٠ و ٥٠٠ متر وفي ثا أعمال الحمر. فحبات بعدلات أخرى أقل أهمية من هذه على مشروع سنة ١٨٥٩

٤ ولا يتبع احد ه لست أعمال استمد بالتفصيل فقد بدأ العمل في ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٩ واستغرق أكثر من عشره أعوام. ملك منه أعوه حسب التقدير الأصلي. وذلك سبب الصعوبات الكبيرة في وجب الثعب عدها. وفي معدتها ساج و لأونة وعن الخصوص بشار كوير في سنة ١٨٦٥



أول مقر ملقى لمر بحيرة القنرله

من محة ر سنة ر

وكان اهاف لأول توفير مياه شرب في بروج السويس بواسطة ترعة للمده اعدة وفي أول سنة ١٨٦٢. تم توصيل مياه سبب مصقة بروج وسطى وفي ٢٩ ديسمبر ١٨٦٣. آخر عمل في الممر المودى في السويس من ترعة مياه عبده المعروفة بمرعه الاسماعيلية

١٨٦٦

أما الأعمال الخاصة بشق القناة، فقد اقتضت حفر وشف ٧٤ مليون متر مكعب من تراب
والأثرية، إم بالحفر على اليدس وإم بالكرافات، وقد تم هذا العمل بسرعة متفاوتة حسب
الأوقات التي أحر فيها والصعوبات التي أعترضه، كم يبدو ذلك في الرسم المرفق (الصفحة ٩٩)

وقد حشرت الزمان ونقلت في ماضي الأمر معجون والفقه ثم استحدثت في ذلك أحدث آلات الحفر والنقل المعروفة في ذلك العهد فقد استخدم المهندسين كوقرو حضرات آخره، شد الممرض و استخدم المهندسين نوريل ولاندي حو ٦٠ كراكات في أ - واحد ، بيده بعض كراكات من نوع حديد عرف بالسكر كه داب إمباريب نظوية .

وما نصح ان استخدام الكركات. في ظروف التي تم فيها العمل. قبل نقلة من الحفر
والنقل على اليسر فكر لاهي في تحويل بعض محطصات الأرض من أحواض اصطفاة.
وذلك علئها بهذه البرعة العدة، ثم استخدام الكركات لأعمل الحفر في الأماكن المربوع
حفره وذلك حصص مسوب اليه فيها تدريجياً حسب مبر العمل.

غير أن أعمال خمر والنس والركم ، تكرر وحدها شغل مهدي شركة ، شاع
وقد استرعى اهتمامهم أيضاً إنشاء جواهر الأمواج في بور سعيد وكاتب الصعوبة الكبرى
التي اقتضى تدليسها في هذا العدد . بعد محاور التي تمسك الاشتغال بها لاستخراج قواعد
صحرية واقية بالعرض . فعد أن استخدمت في بناء العمل ، الصخور المستخرجة من محاور
مكسك بالقرب من الاسكندرية . والتي نصح أن تكايفها بقطعة . بقر . بغير من المنشأ
أعد للطرق وكردي . هيلاريوب سكر . الاستعاضة بها بكتل حرسية كسرة مستخدم
في أعدادها الجير ورمال الشاطئ ببور سعيد وقد صاب هذه الكتل الحرسية واقية بالعرض
مشوة نحو ثلاثين سنة . وفي أول هذا القرن فقط تمكنت الشركة . بعد ما لقيت بسبب
الكثا من الإضرار . أن تستخدم الحجارة المتينة مستخرجة من محاور جبل عتافه . الواقعة
على شاطئ البحر شرقاً لوس

ومن بين الأنعام الحديدية بالاسماء . يعمل بنا أن تشير إشارة خاصة إلى ملء البحيرات
لمرة . وهو عن استغرق خمسة شهور . و من ثوب مايو إلى ثوب أكتوبر ١٨٦٩ فقد قدر
ما تسعه البحيرات نحو ١٥٠٠ مئول متر مكعب ولكن الأمر يقضي حركمة من المياه
تغوى بكثير هذا التقدير . للتعبير عن مرسح أو انجراف



.. استحدثت أحدث الآلات في ذلك العصر لتسهيل الأعمال

وقد ترفت نفقات الأعمال بـ ٣١ ديسمبر ١٨٦٩ فكانت كما يلي

لأعمال الحفر واليمن والركه	٢١٩ مليون فرنك ذهباً
بحراجر الأمواج سور سمند	١٤ " " "
بحاخر الأمواج باليوس	١ " " "
لنواعيد الصفيح الفخريه	١ " " "
لنوع النحرات المزه	٢ " " "
للأعمال السكليه	١ " " "
<hr/>	
مجموع نفقات الأعمال أواخره بسن اعداد	٢٤١ مليون فرنك ذهباً
مصاريف عموميه لإدارة الأعمال عامه	٤٦ مليون فرنك ذهباً
<hr/>	
المجموع	٢٨٧ مليون فرنك ذهباً

وهذه كلف الأعمال الحفر واليمن والركه بـ ٣١ ديسمبر من ٣ فرنكات للمتر بمكعب لو حد
أي ثلاث مرات أكثر من تقدير الأساسي

٥ وعندها حصل رسمياً افتتاح نفذه بحريه من ١٧ و ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ .
كانت أهم سفينة من بين سفن كبيرة في غرب المتوسط ديجل ، وعلى ظهرها لأمير صوره

أوحى وكانت حمولتها مع أبي ص ولا يريد عاظم عن ٤ مترو ٦٠٠ سنتيمتر وكانت الشركة من جهتها قد مدحت أنس التي يريد عاظم عن ٥ مترو من لأشراك في حصة لاقتح. ولتظري أن الأعمال لم تكن بعد قد انحوت تمام. ولأن عمق القناة لم تكن في بعض الأماكن يريد عن ٥ أمتار و ٢٠ سنتيمترا. أو ٥ أمتار ونصف. قد كان لا يريد أمام الشركة في ذلك الوقت أن تختار ويقل ما بقي من رمال ورواسب ومقداره ثلاثة ملايين من لأمتار المكعبة وقد صلت الأعمال سائر طبعاً بنجاح. ولكن تقدر ما كانت تسمح بذلك ضرورة عدم وقف الملاحة في قناة. حيث بلغ العمق في كل مكان الجيبس مقرر. في ثمانية أمتار



منظر من الميناء العام بالإسكندرية
في سنة ١٨٧٥ - ١٨٧٦

وشرح في ل واحد في طائفة من الأعمال السكنية. كتحديد مسطر حديثة الطرية وتعديل المسحات. وتوسيع محصات. وحفر لأحواض في بورسعيد وهذا هو اأخر مشروع مدى وصحة مجلس الأشغال لأعلى في سنة ١٨٥٩. لم يصح رماً إلا في سنة ١٨٧٥

ففي ذلك وقت. كان في وضع أنس الميناء عاظم سبعة أمتار ونصف أن تختار نفسه وكان هذا برفق كفاً من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٨٠ غير أن بحري الملاحة كان من جهة أخرى فقل العرض وهذا كان رتقاء سفل نصفين م يكن نادر. فقد وقعت من

سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٨٤ حوالي ثلاث آلاف حادثه من هذا السجل فصلا عن أن مرور السفن المتقاسمه لم يكن ميسوراً إلا في بعض الحالات . و ملاحه م يكن مسموحاً بها إلا في الشبه وبالنظر إلى هذه الظروف فإن مرور السفنه في قناة كان يستغرق مده متوسطه ٤٠ ساعة . بالرغم من أن عدد السفن التي كانت تقضي كل يوم حاليه مرور في سوب عشر لأول لم يتجاوز ثلاث أو أربع سفن

ومد ذلك وقت . جعل عدد السفن المارة في قناة مريه حسب التدرج المبين في الرسم البياني رقم ٢ ، صفحه ١٠١ حتى يوضح عن مده كل ٥ سنوات متوسط عدد السفن اليومية المارة بالقناة بما كان متوسط حمولة سفائنه تردد في هذا على ما يظهر ذلك في الرسم البياني رقم ٣ ، صفحه ١٠١

ولست الرسومات البيانيه ٧ ، ٨ ، ٩ ، ١٠ ، ١١ ، ١٢ ، ١٣ من دلالة فيما يظهره فقد دوا بها لأوجه المقصود للسفن المارة في قناة في كل من الثمرات المذكوره . ويتضح من فحص هذه البيانات فحواً مريداً أن طول السفن قد ازداد عن حد معين وعرضها قد ازداد أيضاً في المدة القصصه من سنوات لأولى منح لعمده ويزيد هذه وفي مده دس . زاد مدي عاصم السفن أكثر من ٥٠ . أما أقصى لعمولة فثلاثة عشر د عشرة أضعاف . في حين أن متوسط لعمولة ثلثه قد ارتفع من ١٦٨٧ صاً إلى ٨٥٤٧ صاً . ومع ذلك . فإن متوسط الوقت الذي كان يقتضيه مرور السفنه في قناة . والذي كان يقدر بحوالي ٤١ ساعة في سنة ١٨٧١ . قد هبط إلى ١٣ ساعة في سنة ١٩٣٩ كما يتضح ذلك من رسم البياني رقم ٨ (صفحه ١٠٧) . عدد حوادث حروخ السفن وارتفاعها تقع فيه فقد هبط أيضاً على نفوي ما ذكره . و (انحصار . هذه تمك القبول أن زيادة كسب ومارت في حين مسمو . بعض جهود لعمولة التي بدتها وتندف شركة لادخل لحدود منظمة على حشاه في تنوي إدارتها

وحيث سكي سرد لعمد محدد في آخره شركة هذه سنة ١٨٧٦ سرداً مختصه

وقد بلغت حاف الأعمال لدولة لاستشاريه عن كلب مبر هذه الأعمال . وهي لعمده التي تأسست في سنة ١٨٨٤ بدفع روج دنيا في ذلك من تأليف لعمده بدولة حاشته في سني ١٨٥٥ و ١٨٥٦ . وتختص هذه اللجنة بميدانياً منذ أكثر من ستين سنة . مده وحده في العمه مرسى مرسى مشروعات التي تقصها الأشخاص خليه في شركة هذه وتضم للجنة لدولة الاستشارية مهندسين مختصين في الأعمال لبحرية وحده في شؤون الملاحة يختارون من بين أفسر بحريه . وقد كان مهندسون لمرسيون و مريضيون . ولا يرحون .

حسب التقادير مربعة أكثر عدد من سورها في هندو حبيثة غير أن هندو مهندسين انديين
وكند ويين وبجركين ومصريين وماليين وبنغاليين وهولنديين . وصنعوا حرسهم في خدمة
يعمل اشترك . في حطاب محطته

وقد أعد البرنامج الاول للتجديدات عدد ١٨٧٦ في سنة ١٨٧٦ وكان يرمى إلى زيادة
طول محصات وجعله ٧٥٠ متر . ثم ألف متر . وبناء محصات جديدة . وتوزيع بعض المحصات
وتوسيع القناة في منطقة سويس . وحفر أخوان جديدة في الميناء . وأخير . حامية الصفيين
بركة من الصخور . وكان مقرر أن تُنفذ أشغال بقيمة ٣١ مليون من مراكش مذهبية . تعمل
مليون واحد كل عام . ولكن تضح فيما بعد أن هذا العمل لم يكن وفقاً من حيث السرعة



ورس الشركة على سفاف بحره النماذج بالاسمانله

وحد . فقد تقرر بتبني برنامج ثان للتجديدات عرف باسم برنامج ١٨٨٤ ١٨٨٥ .
وهو مبرور دراسة دقيقة . وبدون هذه كثير من الصروح مبنية في ذلك العهد وكان يرى
أن ميسر مرور بحرين متقاربين في واحد وحادث شيء من تردد في توسيع
القناة أو إنشاء قناة أخرى . أو جمع بين صرفين وأخير " أجمع رأي على توسيعها

وتقرر أن يقد هذا الترميم على ثلاث مراحل الأولى بنهي توسيع القناة بمقدار ١٥
 متراً وتعميقها إلى ٨ أمتار ونصف . والثانية بنهي توسيعها بمقدار يراوح بين ٢٨ و ٣٨
 متراً حسب الأماكن التي يمر بها الترميم . والثالثة بنهي تعميق القناة إلى ٩ أمتار في
 مجراها وأخيراً . كان الترميم الذي عمل به صدده بعض بناء حديد من الحجر على صوب الحجر
 الأكبر من صفي القناة وقدر أن تنصب أعوان الحفر ونقل والركم على أساس أو بكر كات
 حو ٨٢ مليون متر مكعب . وهو رقم يريد بمقدار ٨ ملايين متر مكعب عن مخدوع ما من حفره
 من قبل لشق القناة لأول

وقد تمت التعميمات بحقق هذا الترميم ما يقرب من ٢٠٠ مليون فرنك ذهباً . أي خمسة أضعاف
 المخصص من الدخل سوى عن المصروفات المبدئية فكان واضحاً إذن أن هذا الترميم لا يمكن
 حمله إلا في عر ضيقة نوعاً

ومدة سنة ١٨٨٦ . سرت الأعمال بشدة وتم توسيع القناة في بعض الأماكن مما أدى إلى
 تحسين سرعة في ظروف ملاحه

وفي سنة ١٩١١ اجرت أعمال لتوسيع مفرره في المرحله الأولى من الترميم ١٨٨٤
 ١٨٨٥ وتم أيضاً تعميق القناة إلى ٩ أمتار ونصف . تفصح للشركة أن عاصم هو حمر سانه
 بصيغة عامة هو الزيادة . وانه يتحسن . هذا السبب . التحليل في تعميق القناة قبل مواصلة أعمال
 توسيع ومن جهة أخرى هذا رده عرض بعض أماكن تسمح بتقاطع سفينتين متقابلتين أثناء
 سيرهما كما كان ذلك مقصوداً في ١٨٨٤ ١٨٨٥ وذلك في الظروف التي عرض فيها كبار المهندسين
 دوار كنسيت على اللجنة الاستشارية برنامجاً ثالثاً لتحسين تناسله وكان هذا الترميم يقضي
 على خصوص بزيادة عمق القناة إلى ٩ أمتار ونصف ، وتلطيف الانحدارات تحت سطح الماء حيث
 لا يقل سبب مستقيماً عن ٣ أمتار في قاعدة لكل متر من الارتفاع كما أن الترميم كان يقضي أيضاً
 ببناء إحدى عشر محطة جديدة صوب الواحد ٧٥٠ متر مربع زيادة ١٥ متراً في عرض القناة

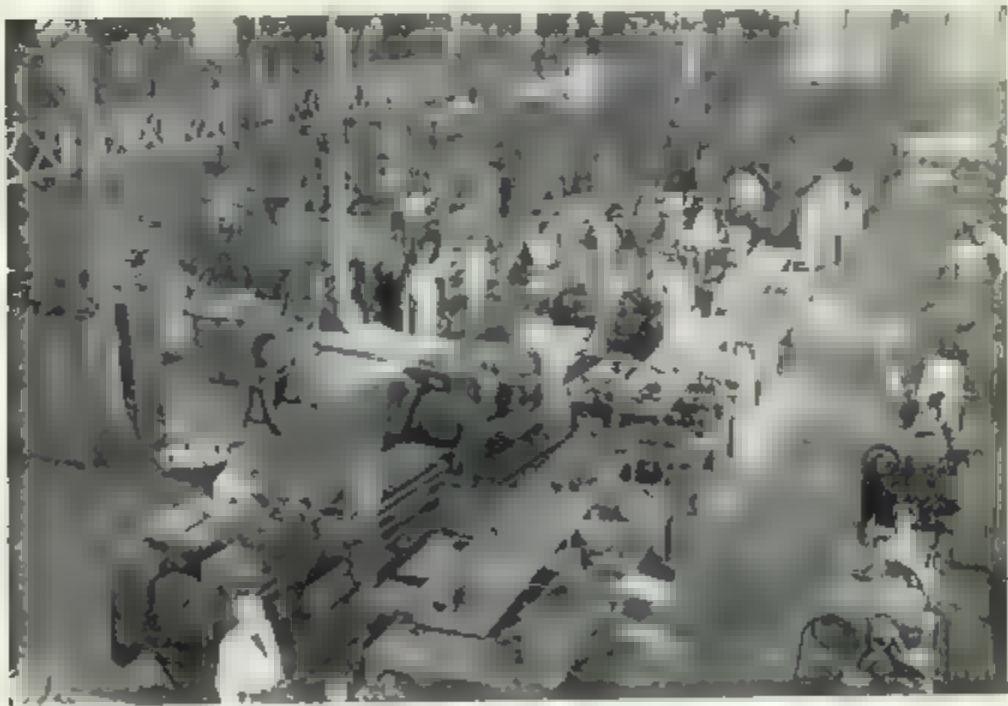
ومدة سنة ١٩٠٣ . تقرر جعل عمق القناة بترياً ١٠ أمتار . وفي سنة ١٩١٦ تقرر جعله
 ١٠ أمتار ونصفاً

وفي سنة ١٩٠٨ . عرض في شركة في ذلك الوقت . على اللجنة
 الاستشارية . برنامجاً رابعاً لتحسين تناسله يقضي على خصوص جعل عمقها ١١ متراً . وتوسيعها

حيث لا يقل عرضها الأدنى عن ٤٥ متراً على عمق ١٠ أمتار. وقد رآنا هذه الأعمال تستلزم حفر ونقل ١٣ مليون متر مكعب من الرمال والأتربة

وقد أنشئ في عهد المرحوم - وصيه كبير مهندسين - في سنة ١٩١٢ - برنامجاً خامساً يقضي على الخصوص بزيادة عمق القناة إلى ١٢ متر وعرضها إلى ٦٠ متر بناءً على المكان الذي يقع فيه العمق ١٠ أمتار. من البحيرات لمره والسويس. كما يقضي أيضاً بوسيع القناة في بعض الأماكن لأخرى لتسهيل مرور البواخر المتجهة. وقد رآنا هذا البرنامج يستلزم حفر ونقل ٣٠ مليون متر مكعب من الرمال والأتربة على اليابس أو بالكراكات

وتنموضع البرنامج السادس في سنة ١٩٢١ تحت إشراف أول سولات وكان هذا البرنامج يقضي بفتح الممر المسمى بحرفه فعلاً. إلا أنه في سنة ١٩٣٤ قضى ذلك وقت كانت لهادة تدوكم وصعد في الخريف (٢) من هذا الفصل وفي السنة من سنة ١٩٣٤ و ١٩٤٨. كانت التحسينات في تمت قننه لأهمه سبباً وقيل بحرفه المسمى المسمى. ثم حفر محطة وسعة عند الكيلومتر ٢٢. وأخيراً على مصادفة فصاره من القنطرة شمالاً



الزورس الموصلة لمركة سورفاد

٢٠٠٠

وقد بهم المقدرة أن يصح على جدول بين بالتفصيل حتى سنة ١٩٣٩ كميات الرمال والأتربة التي حشرت وشتت خلال أعمال تحسين لوردة في البرامج المتتالية منذ ١٨٨٤ - ١٨٨٥ إلى سنة ١٩٢١

نوع الأعمال	المصارف والبرك و ما من الامار بالمية	حفر و بئر كاد عدد الامار المية
التعميق الاول الى ٩ امار (١٨٨٧ - ١٨٩٠)	-	٣,٩٠٠
التوسيع الاول الى ٣٧ مترا (١٨٨٧ - ١٨٩٨)	٤,١٠٠	١٤,٨٠٠
اعادة التوسيعات السابقة في المحطات (١٨٩٧ - ١٩٠١)	٥٠	١,١٠٠
التعميق الى ٩ امار وتعديل المنحنيات (١٨٩٨ - ١٩٠٤)	٢,٠٠٠	٢,٨٠٠
انشاء محطات جديدة (١٩٠١ - ١٩٠٤)	١,٠٠٠	٢,١٠٠
برنامج ١٩٠١ لغاية اول سنة ١٩٠٨	٦,٠٠٠	١٠,١٠٠
برنامج ١٩٠٨ (١٩٠٩ - ١٩١٤)	٢,٣٠٠	١٩,٣٠٠
برنامج ١٩١٢ (١٩١٣ - ١٩٢٤)	٦,٧٠٠	٢٣,٨٠٠
برنامج ١٩٢١ (١٩٢٥ - ١٩٣٤)	١٠,٤٠٠	٢١,٧٠٠
انشاء محطة واسمه بالمعظم	١٥٠	١,٠٠٠
تحسينات ميناء بورسعيد لغاية سنة ١٩١٩	١,٢٠٠	١٨,٢٠٠
ميناء السويس (١٨٨٧ - ١٩١١)		٩٠٠
	٣٣,٨٠٠	١١٩,٥٠٠
حمله المحفور والمسحرج	١٥٣,٣٠٠	

ولا يعد إلا المقدرة بين هذا لرقم . أي ١٥٣ مليون متر مكعب . و لرقم اسبح عن أعمال الحفر و لنتل و ركة التي تمت في مرحلة شق القناة لأول . و التي تجاوزت ٧٤ مليون متر مكعب . وعلى هذا . هـ شركة قناة السويس تكون قد بنيت . في مدى خمس سنة . بمجهود سبع ثلاثة أضعاف مجهود لدى اقتضاء شق القناة . ولدى ثمر الدهشة في ذلك العهد .

٦ لكن هذه الأرقام بالرغم من أهميتها لا يعطى غير صورة دقيقة للأعمال التي أحدثت شركة على عاتقها هناك . خلاف التحسينات التي شمر عليها . أعمال قنصلية صيانة بقية من سنة ١٨٧٤ إلى سنة ١٩٤٩ . وقد سيرت حفر ورفع ١٥٥ مليون متر مكعب دسكراكات . من ٨٠ مليون في ميناء بورسعيد وأحواضه ومدخله . و ٧٥ مليوناً في بقية دها (الرسم البياني رقم ٩ صفحة ١٠٩)

ومن أدق لمساته التي توأمتها الشركة صيانة أعماق مدخل ميناء بورسعيد فالعمل هذا العريض متواصل . ينتهي ثم يكرر . لأنه بمثابة صرح دائم لمنع طغيان لرمال . فضلاً عن أن العنيد بمسألة تعصى أحياناً مواجعة حلال حضرة حد . فقد حدث مرة على

تُر عاصمة هوجه في شهر فبراير ١٩١١ . ثم بُع ما رست من الرماد في مدخل الميناء ثلاثة ملايين متر مكعب في بضعة أيام . وهذا يعادل مقدار ما يرسب منها في الحالات العادية في مدة خمسة أعوام .

وخل مشكلة صون الأعماق . عمدت الشركة في آن واحد إلى رفع الترواسب بالكراكات ونصبها بالحجر عرن لميناء بورسعيد .

ومن ناحية أخرى . فإن حماية صفاى القناة بالحدران الحجرية صلت تشغل هياها مهندسى الشركة . ويصنف ما احدث هنا ستة أنواع هذه الحدران . فاعظمها مبنى بالحجر الدش ويكفى لقول بأن معدل ما تساويه الحدران الحجرية على طول القناة بقدر سحوة ملايين حية مصرية .

٧ وفى خلال حرب العالمية الثانية . هطت حركة مرور في نفذه بنة كبيرة . مما دعا اصغر رضى تأجيل صيانته جميع منشآت نفذه . وما انتهت الحرب . اقتضت الأحوال أن تعاد لعمه رضى ما كاد عيبه في سنة ١٩٣٩ . فتم هذا عرص . في آخر سنة ١٩٤٥ . وضع مشروع للإصلاح بصفه في ثلاثة أعوام . ولكن الصعوبات التي اعترضت تنميين المواد بالارمنة . حالت دون تنفيذ هذا مشروع بالسرعة التي قدرت به من قبل حتى آخر سنة ١٩٤٨ . لم تكن لأعمال قد سبب بعد . وان يكن قد ساربت شواظاً بعده إلى الأمام .



الوش العالم حمولة ١٥ طنا

غير ان هناك آلاف النسيب في الشركة لم يكن محصوراً فقط في حذر أعمال الإصلاح هذه
فقد اتضح منذ سنة ١٩٤٦ أن عدد سواحل مدارة في قناة أحد في الارديد حيث بيع أرقاماً بغير
الأرقام التي سجلت قبل الحرب (الرسم البياني رقم ١٠ صفحة ١١١) . والتضح في الوقت ذاته أن حجم
السواحل المدارة في قناة قدر أيضاً وهذا. فان رعة الشركة في تيسير مرور للسواحل الكبيرة ولاكثر
عدد ممكن من السفن. قد حلت في آخر سنة ١٩٤٨ على وضع برنامج سابع لأعمال التحسين



... أصبحت المشاكل التي يثيرها تقاطع السفن في القناة أكثر تعقيداً

أولاً أن عدد غاطس سفن يدق في مسافة مائية بين حذره لتأخره
وقدع القناة. جعل قيادتها محصورة، مضاعف من هذا قد يؤدي. بالنسبة إلى
بعض السواحل التي تصعب الآن وعلى خصوصاً، فلات سبوت صحمة إلى معها من
دحوت قناة. هذه توفر عمق الملاحة وهذا. فقد رأيت تعميق قناة كنها بعد
نصف متر. حيث تسمح بمرور السواحل التي يبلغ مدى غاطسها ٣٦ قدماً. ٣٤٦ قدماً كما هي الحالة
الآن وسيتقضي هذا العمل الذي بدأ منذ سنة ١٩٤٩ حفر أكثر من ٤ ملايين متر مكعب
بالكراكات بصافيتها ٣٧٠ ألف متر مكعب من الصخور. وذلك خلافاً عما تنصير إلى
تقصيرها حيداً قناة

وثانياً نأشاكل التي يشهدها مرور بحرين متقابلين في القناة . في كل واحد ، تردد لآل تعقد ، حسب تسارع عرص الوحر ، وازدياد عدد السفن التي تعبر القناة فقد كان متوسط هذا العدد ١٠ بوحر كل يوم في سنة ١٩٢١ . وارتفع لآل إلى أكثر من ٢٨ في اليوم ، كما مرور بحرين متقابلين في كل واحد ، وقد يقتضي رصد وحدة مهما إلى صفة القناة ولهذا . فإن عدد هذه العميات وهي دائماً عميات دقيقة يزداد بمسبة أربع عدد الوحر العار ، فضلاً عن أن صعوبات ناشئة عن هذه العميات تردد من ساحتها منه أحياء الوحر

ولأجل تخفيض عدد هذه العميات ، وحذف صعوباتها ، ففكرت إدارة تسيير الوحر في توفير غير أن هذا يؤدي إلى زيادة لقاء الوحر في الانتظار عند مدخل القناة ولتجنب هذا الأمر أصبح لابد من معالجة مسألة مرور السفن في القناة . وهذا هو هدف الذي لدى تسيير شركة قناة السويس من البحيرة المرة الكبرى توفر الوحر بمسافة صغيرة تقابل فيها عدد مسافة الثلث من القناة . ويرى برنامج تحسين التسارع ، أن حفر قناة فرعية عند الثلث من مسافة بين السويس واور سعيد وهذه القناة بسرعة ، هي سبع صوفاً ١١ كيلومتر ، والتي ستسير فيها السفن في حاد واحد ، يقتضي شقها حفر وتوسيع ممرات وتوسيع ممرات مكعب على أساس ١٢٠ مليون متر مكعب أو مسحة أكبر كات ، ويرجى أن تكون من شأنها في صرف سبع أو ثلاث ممرات



مراكب مياه العمل في القناة

وسيتضمن هذا البرنامج زيادة عمق من ١٠ أمتار إلى ١٢ متر في محطة دافلاب من بحيرة تساج . وبتعداد ١٠٠ مليون متر مكعب جديدة . سوف يوسع في ميناء دافلاب . تسهيلاً لشحن السفن في وهذه الأعمال لأحيرة يقتضي استخراج ٦ ملايين متر مكعب من رمل أكبر كات



لم تكن حمولة السفن العاملة على خطوط الملاحة إلى الشرق الأقصى
تزيد عن بضعة آلاف من الأطنان
مرور الأول من ربيع



السفينة «لامارتن» في القناة

و لا احتصر. ول أعمال البرنامج السابع التي بدأت في سنة ١٩٤٩ والتي قدر لاخازها خمسة أعوام . ستقتضي نما فيها بعض الأعمال الفرعية حصر ما يريد عن ٤٠ مليون متر مكعب .

هذه هي الخطوط العامة لبرنامج التحسين الذي لم تتردد لشركة في الشروع به . قبل انتهاء مدة امتيازها بأقل من عشرين سنة . وهي في ذلك كمهدا إلى تكيف ساسها وفقاً لمتابعة المرفق العام لدى تتولى إدارته . بصرف النظر عن أي اعتار آخر .



الملاحشة في الفتناء

تطور حركة المرور

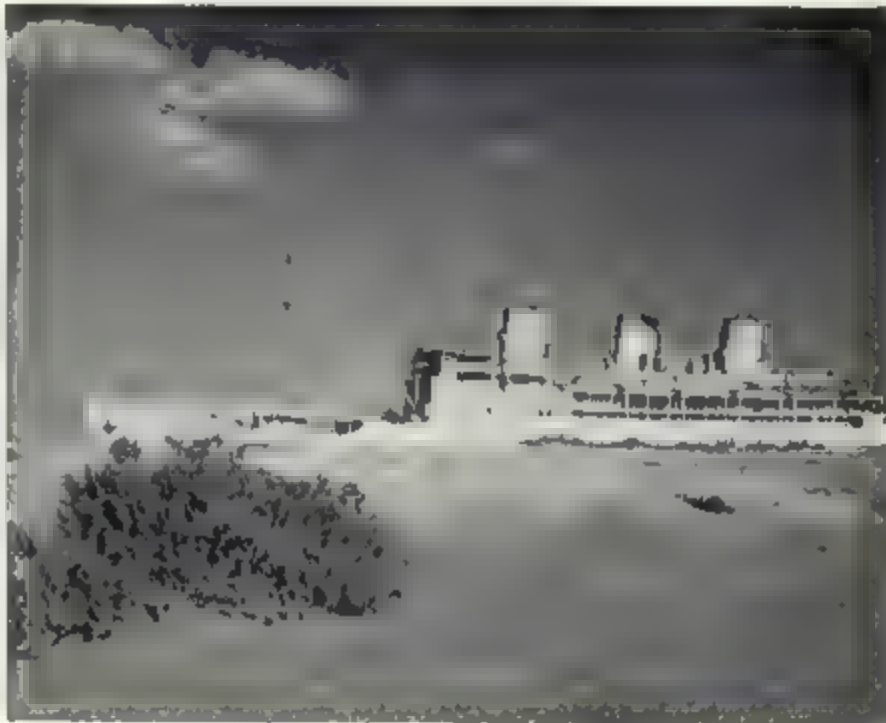
في أقل من ثلاثين سنة. تى من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٩٤٩. تصاعد عدد السفن مارة أكثر من ٢٢ مرة فقد ارتفع عددها من ٤٨٦ إلى ١٠٤٢٠. كما تصاعدت حمولتها ١٥٧ مرة فارتفعت من ٤٣٧ ألف طن إلى ٦٩ مليون طن (نظر الرسم السابق رقم ١١ صمحه ١١٣ والحدود رقم ١ صمحه ٨٩) وهذا ساربت هذه الزيادة حسب خط تصاعدي يكاد يكون مستقيماً. فإذا كان قد اعتوره بعض الاضطراب بسبب تأويل عهود الرخاء وعهود الصعاب. فإن تخطيطه لا يبين تصاعداً حقيقياً إلا في مرتين سببهما الحرب العالمية

وكان تصدح لدى أحداثه الحرب الأخيرة بعد ثلاثين سنة من حيث محاولة سواحل مارة في إنشاء قنصلية ٨١. في سنة ١٩٤٢. في حين ان حده لم يزد عن ٥١. في سنة ١٩١٧. في عدها مع حدود لدى أحداثه الحرب العالمية الأولى فقدى مداه ولكن حركة مرور في عده عادت وارتفعت. بعد كل من الحربين. بمسبة تقوى مدى هبوطها. وقد سجل في سنة ١٩٤٩ حشداً عظمياً من السفن. وذلك بسبب تكاثر نوع جديد من السفن التي لم تكن معروفة حتى أوائل الحرب العالمية الأولى. وعلى هذا فلابد من ملاحظة التزايد في عدد هذه السفن عازراً بمسبة. في سنة ١٩٤٩. حيث ستأثر بمسبة ٥٨ ٪ في مئة من حركة ملاحه. ومع مجموع حوالي تصاعده سوء تكاثف على تصاعده أو هارعة. ٤٠ مليوناً و ١٩٥٠ ألف طن

جسيات السفن العابرة

ل تساع حركة ملاحه بمسبة من سفلات السور هذه. قد أدى إلى عديد في عدد سواحل التابعة بحلف دول. وتى سبكت طريق هذه السفن وسواحل الزيادة بصورة خاصة. في سنة ١٩٤٩ سواحل دول. التي ساهمت أكثر من غيرها في حركة سفلات السور (نظر الحدود رقم ٢ صمحه ٩١)

فهي بدء عهد الفناء. عندما كانت البواخر البريطانية تحقق «حادثات البحار» وتسلط الطريق الجديدة على نطاق واسع. كانت ثلاثة أرباع عبور القارة ترفع العلم البريطاني وصلت البحرية البريطانية محافظة على هذا التفوق خلال حرب ١٩١٤ - ١٩١٨، ولكن النسبة التي أشرنا إليها أحدث نهضة في عدد الواقعة بين الحربين ولم تعد إلا ٥٠٪. قبيل نشوب الحرب في سنة ١٩٣٩. وأخيراً، عادت فارتفعت مدة من الزمن بعد الحرب العالمية الثانية. ولكنها هبطت من جديد فوصلت إلى ٣٦,١٪ في سنة ١٩٤٩. أما البواخر رافعات العلم الأمريكي فانها، على عكس ذلك، قد بلغت شأواً يذكر بعد الحرب الأولى. وهي الآن تزداد ازدياداً متواصلاً، منذ انتهاء الحرب الثانية. إذ أنها قد بلغت في سنة ١٩٤٩ نسبة تعادل ١٣٠٪ تقريباً من مجمل حركة الملاحة، أي بزيادة تسعة أضعاف عما كانت عليه في سنة ١٩٣٩.



سفنينة بغير بروج السويس

والترتيب القائم بين مختلف اسطوانات لأخرى. التي حذر من حررها قدوة السويس. مرتبط إلى حد كبير بتفاوت مقدار مساهمتها في حركة البواخر من مقلات بروج. وبسبب هذا الاعتبار على الخصوص، نرى حمولة البواخر رفعة عند بروج عند مكان ثابت في سنة ١٩٤٩. إذ أن هذه الحمولة قد ردت في مجموعها عن ثمانية ملايين طن. وبأى بعدا في لترتيب اسواحر رافعة أعلام ساما وفرنسا وايضا في حين - اسواحر دولندية م تعد تحتل غير المرتبة السابعة

حَرَكَهٖ مُرُورُ الْبَضَائِعِ

وكان بطور حركة مرور التوجرتا بحرفة مصححوا أيضاً بعدى لافيل ومقدردى صر من تعبير
على ترتيب ضمن خمسة خمسينها (نظر رسم سن رقم ١٢ صفحة ١١٥ و جدول رقم ٣ صفحة ٩٣)
كانت هذه سوسى في بدء عهد اذد تسعين سادل من جهات مختلف بكونها الاقتصادى
بعضها عن بعض اختلافاً جوهراً فكذلك نورى عريضة من دجده . وقد ألبس لأمايب لسمية
الصناعة . وهـ دجده اخرى قصر حديدية ثيب في دجده عهد رر عهد رر عهد رر عهد

وكانت أول تصد على خصوص من يحب حارود في نصف حارود من صناديقها . وتستورد
مواد معدنية أو مواد لادوية في شكل من صناديق نصف معبولة أو في حالتها الخدم . وكانت
مصدر لأسلحة في حركة تصدير من صناديق حارود مكمولة من معدات مشعومة .
والآلات . ومعدات لكتل الحديد

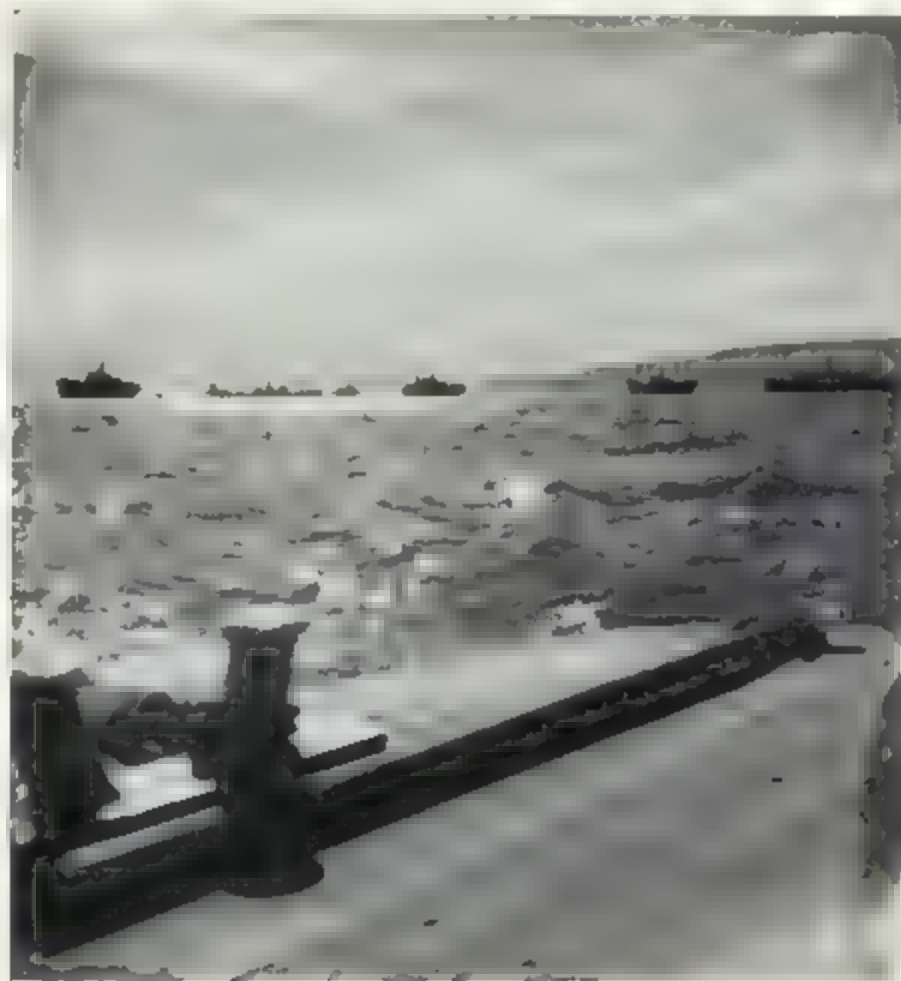
وقد ثبت هذه الحقائق في جميع عصر بعد سنة ١٨٠٠ م تحريك الحركة الاجتماعية.

ثم فليس هذه حركات خصوصية بل هي عامة لأنها على عقب تحريك بعض أو لضع وصهر
بعض الآخر أو لضع بعضه (انظر جدول ١ صفحة ٩٥). ونسج على هذا أن ضعف حركة
تصدير بعض السلع في بلد ما وقعه في ورطه انبساطي شديد. فليس انكسار النسب الحركية
بعض هذه البلدان في عصر الخصاصة. وعلى خصوصية هذا وحدث مثل هذا فيما سبقنا من
بعد أن حصل مدد من رومن شعبي حرم مرموقاً من حدوده هو حر عدد بلدان كثيرة هي
بعض خطوط قبل الحرب. ثم ردد هذا شوق اصنافه منة مسجبة معروفة في بريطانيا ولكن
حدثت من جهة أخرى. فاستجاب حركته تنقل خاصة من لشباز في جنوب. ومنتجرات
بالتساعف. إذ أنها لم تنقل في سنة ١٩٤٦ عن مبيعات. كم مبيعات تصاعاً شوغها. إذ أنها جعلت
من مدرة وفتح مصادر من ملامسة مستخدم وكند. وفتح وشعير حداث من لاندر
سوفييتي. وازداد تصدير من مصر وهكذا حيث خطوط لا بد من رعية في حركته اسفل
من لشباز في جنوب مكاناً مثلاً. فمعرفة من قبل. حيث أنها بلغت. مع مسجوبة مستخرجة
من بعض لأرض. أكثر من ربع مجموع تلك الحركة

أما التيارات التجارية من حوض البحر المتوسط فقد صوّت عليه أعضاء كتلة اتحاد الديمقراطيين في
دكتور . دوتشيل آخر يوم ممكن لأوروبا . كما هي حالة منظمة في حدود نظام بأمره .
فتنقش على نسجهم وخصوصاً على مواد معدنية (نصر الحدود رقم ٥ صفحة ٩٧)

وكمة شروك التي هبت خلال الفترة من سنة ١٩٤٩ إلى ٣٧ مليون طن . أدى أكثر من ثلاثة أرباع حركة النقل من الجنوب إلى الشمال وهذا ناتج عن أهمية حقول البترول بكمية في شرق الأردن . وهي الحقول التي ستصبح في مستقبل قريب أهم المصادر لتكوين سوق الأوربي للبترول

وقد طلع البترول على جميع المنحدرات لأخرى في حركة النقل من الجنوب إلى الشمال ، خصوصاً وأن نقل كثير من هذه المنتجات لا يزال يشكو هوياً بسبب عواقب الحرب



منظر للبحر في مرفأ السويس

أما المحطة ، فهي م تعد تلعب دوراً هاماً في كسب في مدعى بل هبت في سنة ١٩٤٩ في مكان محدد . وم تعد عبر ٥٨ من حمولها المتوسطة سنة في م قبل الحرب ويظهر في الصباح طين قد أقصى هذه صورة عن حركة النقل المتوسطة . في حين أن الأمر لم بعد يذكر إلا بأهمية هذه البضائع على مود مبيع ، التي م تعد بيع في سنة ١٩٤٩

الأربعة أعين لمحاولة الوساطة التي كانت تؤمنها في حرب وذلك بالرغم من وفرة
 الخسوف الأسترالي وبنواد الرئيسية "سوا" مركزاً من ذلك كله . لأب لاسع ثلاثة عشر
 أحياناً السابقة . نسب تفصح وورد قول الخسوف من منشور وهو تصدر بقول سودي
 من ضد ومنتجات العنسية وحدها هي التي استعدت مستوحاة إلى . فقد بلغ ما نقل من مبيوعاً
 و٩٦٣ أعين في سنة ١٩٤٩ . وكان هناك منحصر كبير في هذا النوع . سطر في أهمية
 هذا المعنى في التصاعدات العنسية الحقيقية وفي صناعة فولاد

التوزيع الجغرافي لحركة المروحة في القناة

وإذا وعادنا لملاحظة من ناحية جغرافية . هذه يبدو أن فقد - لاقتصاد ر . عي
 أهمية . قد أدى إلى ضعف دور مصر من ناحية ضد من في . أو على لأصح دور سابق
 لحارة في س . وهي التي كانت لها فقط حدود وورم . وحرارة سلال . هذا يقصر من
 حركة الملاحة من . بعد حرب ١٩١٤ - ١٩١٨ سيع ٤٥ . ولكن هذا من قبل من
 ١١٩ في سنة ١٩٤٩

وهناك صفاً هو في حركة - دور مع بعض السبل كاللبن وحرر ضد لشرفه . وهي
 التي كانت عوام الحرب دون سدادها إمكانية التي كانت حدها من قبل في مصر متحارة
 المدونة ولكن ليس هناك وجه من وجود ذلك هو في أهمية بحري ماضي لاسبوة
 حارة أمام سلال متحارة على مائة في هذا معراج المتحارة الجديدة . وعلى في شروق

والسبل ووقعه على موحل جميع له سي . وفي كانت بعد حرب ١٩١٤ - ١٩١٨
 تهم تلك لا يريد على عشر حركة على مصر - وليس - قد بلغ بصيماً في سنة ١٩٤٩
 أكثر من ستة عشر تلك الحركة

فمحور نشأه قد نقل يد من حدود شدي لأوسه ولكن لاسي أن يستخرج من
 هذا - منطقة نفوذ قد لا من هذا صفت . من يبدو - الأمر عكس هذا . إذ أخذت على
 لأعبر توزيع حركة الملاحة على حارب في تساهم في هذه الحركة

فانه يصح لنا من ذلك - دائرة في منطقة - سوس أخذت في لاسع
 فأور - في كتاب مصدر أو وجهه ٩٠ . من النشأه برسمه في سنة ١٩٣٦ بصريق م . هـ .
 لم تصدر أو نقل من النشأه في رصص بصريق د في سنة ١٩٤٩ . لا . لا يكاد سيع ٧٠
 فقط إذ أنه في خلال هذه هذه . رتبع حسب ولايات متحدة من ٤٥ . في ٢١ .

ومضيت أفريقيا الشمالية من ٥ . ٦ إلى ٧٦ . . . وديت على الخصوص اتصال صادرات مصر
ووارداها ، التي بلغت ٦ من هذه النسبة

وهذا لتطور في توزيع حركة النقل عبر قناة السويس على مختلف القارت عائد بصورة
خاصة في اتساع حركة نقل البترول . و قد كانت هناك مخاوف أخرى كدخول ذلك بعض
الأثر أيضاً . فالولايات المتحدة مثلاً قد زادت مقادير ما تصدره من حبوبها ومسحوق
مصنوعها . و زادت مصر مقادير ما تصدره من الملح والفوسفات والحديد و القطن

ويتضح من هذا ان بداية جديدة تعبر إمكانية خاصة في حركة الملاحة . ومن بين مصر التي
يرداد مركزها أهمية يوماً عن يوم . حيث لم يعد محضاً لادعاء يوم بأن قناة السويس . التي
حشرت في أرض مصرية . لا تزال في مضي عن شاطئ مصر الاقتصادي



مرشد محمد للاعلى سبعة

قناة السويس في أثناء الحرب العالمية الأخيرة

إن إعلان الحرب ، بأحد شركة هذه السويس على غرة فقد استمدت درساً من تجربة سنة ١٩١٥ . ولم يكن جهل أن نشاء سكون هدفاً هاماً من الدرجة الأولى للدول المتحاربة ، وبموضوع فرمات لامبارت عثم على شركة أن تضمن حرية مرور السفن في جميع الظروف . ولهذا فإن الشركة قد اتفقت ، في سنوات تتي سبقت شوب الحرب ، تدابير دفاعية حثيئة تعمل في مقدورها في حالة وقوع أعداء على أن تضمن حرية مواصلات وسمير العمل في مختلف أقسامها . مع شذوطة على حيدها المدفون

فقد تم توسيع شبكة الخطوط للسوية ممتدة تحت سطح الأرض توسيعاً كبيراً . لتأمين مواصلات تنقل مائة مئة مئة من مدد البرج لأربع ومحطات انقضاء . وثق في كل من المدن الكبرى بورسعيد وبورفؤد ولاساعسة وبور توفيق مركز للقيادة مهي بالأسست السبح . يتيسر به لأشراف على إدارة حركة مرور في لقاة ووسائل الدفاع السبي وعلى تحرير أدوب مكافحة حريق وتعويم السفن بحرقه فقد كان واضحاً بسور دني شئت أن هجوم على لقاه سبى على خصوص إلى شل حركة خلافة فيها بتعطيل إحدى سفن في بحر ها ولانقاء شعور هذا حصير . همت الكركات بتوسيع لقاه إلى مائة متر في مكابيل . عند يكسومتر ٢٢ و يكسومتر ٤٠ . حيث أصبح مستوعاً حر موارر مهددة أو امعطوة إلى خارج بحر لقاه ومن جهة أخرى . قدمت لشبكة ماسها من وسائل ومواد . سدود في المور عند مساعد لقاه مع كل محاولة لافتحها . في حالة قدام أنه سفينة على استعداد القاة لأعمال حربية وتم تجهيز بعض موطر البحرية تجهيزاً خاصاً لتيسر إعددها عند الاقتضاء كوحدة لكسح الألغام ونحوه "حرب حرب لسر لبحر ليل في لقاة وسور . لاستعانة بالمصباح الكاشفة وهكذا كانت جميع تدابير وقاية قد أصبحت دمة في بروج السويس . وكانت جميع وسائل الأمن قد درست درساً وفيلاً . حيث حدث أي اضطراب في تصريفها عندما أعلنت لأحكام العرف في أول سبتمبر ١٩٣٩

ومند سور شئت من سبتمبر . وصفت سدود العامة لمردوحة في أم كها بورسعيد وبور توفيق . وأرست لبحر حصير محمية بولاً أو متحجرت . في البحيرة مرة الكبرى .



مسکن فردیسان دی ایستیس بالاسماقیلیه حوالی سنه ۱۸۶۹
 شهر رسیده نالو ۱۰ جده بر حله رو



مسکن فردیسان دی ایستیس سنه ۱۹۳۹

ومد اليوم الرابع من منجم . تحف هذه سحره قاعده نصم قو في مدقة في اتحاد البحر
المتوسط

وقد أثناء الحرب. تدوت عدد من حركات احتشوت نقدة. وحملت بشروط التي سار
في العمل. حسب الظروف التي تعرضت فيها نقدة للأعمال الحربية وكان لابد. في هذا
المصدد. من موجهة الأعدادات مباشرة المحتملة. وبعثات حوثة. وحظر الأتباع استبح
عنها ومن ناحية لملاحة نفسها. نشأت شكاً فشدت عتبات جديدة أصيبت في مقاعب المألوقة
وقب ليل. كتحصيل عدد العلامات مقصودة. وبصعاف لا يرد على ظهور من سب
سداير. وقائمة التي أحدثت في. ومصدد في حركتي نقدة سب حصص لسب بعرفة

وفي بلد الحرب، م حادث في شاطئ عسكري في الشرق لأدنى، ومع بوحه الشركة
عبر مسائل خاصة بتنظيم العمل - والاشقة عن رحيل جنديين في محطة بروج - وعن
التعديلات محذرة أي صارت على صلاحية في بحر موسم - ففي خلال شهر أغسطس لأدنى.
استمر عموماً لبحر في عماد للبلاد قد وسعده مباح كشفه ولكن عدم دحطب
بذلك الحرب أصبح بروج السويس معرضاً لعمليات الخوابة مصفحة من قواعدها في بحر
الدوديكيير وردت لخله حرجاً في بعد احتلال لأدنى حريرة كريب وبارغم من
إلغاء العلامات المصفاة وآخره متحدة مباح كشفه منذ العاشر من شهر يوليو - من
روية حشد المصفاة في خلال زمن تصفحة حل "مرب" مبسور - وقد هوجمت مصفحة لقد في
واقع مهاجمات مباشرة بموقع برضاة - وعمل حرقه - وتقبل تصفحة التي بروج
وربما - ٥٠ كيو حرقه - وخط كيو حرقه - وآخر "أحب" بها "معد" بمصلات - وكان قدوم
العمليات لأدنى ولا يقاوم يعرف عدة في حرق ربع ساعة - وكان رفقاء مخططات يساعون
طير بها حصص حصص من ركز معدة برفقة - وكانت وسائل مدح معدومة في أدنى لأدنى.
هكذا العمليات تعد حرة فوق عدة من أوضاع أخرى وتهدد "أحب" إلى ارتفاع مخططات
مهما - بدون أن تلافى أنه معدومة عبر "معد" بها - تكن في لشهور لأدنى ذات أثر فعال
يذكر - فقد أقيمت لجلسات لمدد لأدنى في ٢٨ أغسطس ١٩٤٠ - ويكرر مثل هذا سبع مرات
في حراسة - ولعل مجموع ما "أحب" من عدل حتى أوب بدير ١٩٤١ هو مائة قصة - حادث
نظر آتونه به

وفي حلال هذه مدة. كنت خيوش مر بقية في مصر ساهب للعمل فلاح مدفع
المصدر لظنرت. مدني كان صعيثاً حدث في يونيو ١٩٤٠ عرر شيئاً قشياً. وتعددت بصر باب
مدفع. والأور كاشفة. وقصور رج مصيئة ثم بشتب مر كمر در وظهرت في طو



خط الحفرة و درة الخطوط

... لم يزل الخط الذي خلال وائل الصحراء كان أمرا ميسورا

محادثات مصر ودون في ١٤٠٠ هـ في الليل وفي سنة ١٩٤٢. عدت سلاسل من - دونات كاست برط
عند انشاء ابن عوامد في سنة ١٩٤٢ هـ. فتشغل بها شركة من الأسلاك مع محادثات من هو صبه لتحقيق
فوق انشاء خط مستقيم - وحوار دون صباة التماسل حذافها بدقة

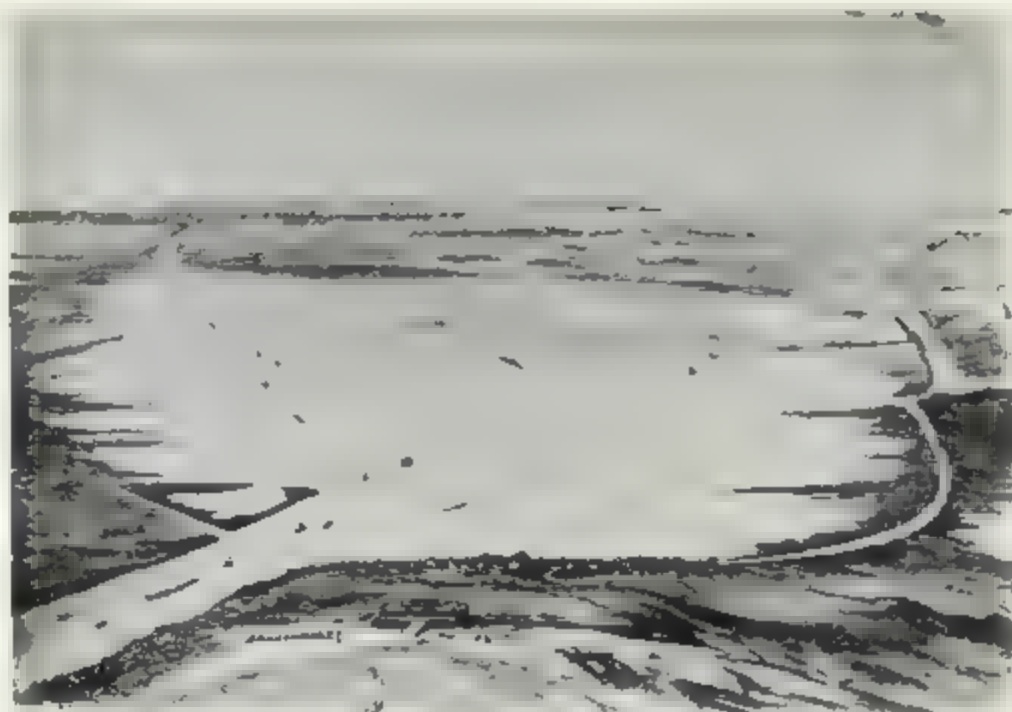
عبر ان الامر بكل محصور في رد عراب اعدوا - فان صلاح لاجد ر لانه عن
لغات كان ينصب لخص الاوفر من جهد - وقد حدث اكثر من مرة ان يصعب فرق
الذراع التي الشعة شركة لانه - ان تقوم كهمتر حب لافض الفان في نور سعد ووزن وفق
وحدث ايضا اكثر من مرة - فصعب هو صلاب السنوية ثم بون اوصفون يتعاون بمصر
الاشهر بعدادها في حاد في اقرب م يمكن من وقت

وفي سنة ١٩٤١ هـ - نشأ عن وجود لألعم بلقاء بطلاب مشاكل ذهنية عن عراب
كاتب دنا حدث في من - وم يمكن متيسر معرفة مكان متى سفتب فيه لألعم ولا نوعي
ثم الوسائل المؤدية في غنور عصب و ملاهي - فان كاتب حلف اختلاف لألعم الآله و
الغالبية - أو صوته - وأخير - كتاب هناك كثر من لألعم حتى لا يصح حلفه لألعم
مضى منه من زمن - أو بعد مرور بضعة وخرقوي مكان متى استقرت له

وقد تعرض ربه - موخر ودرندو شركة لأحضر جسمه - بدرجة من الجهود التي تدب
لثامن سلامة ملاحه وكنت كرك كات ومحادثات عهده أسلاك حبرومة معدة فدية والاعلام
سحرة الناعة بشركة وعهده بالاب رفع لألعم بكون كل يوم يكسح ثمرى لانه وقد أدى هذا
عمل في صياح احادي سلاسل وثورق لاجد - لكن كات قد حوول في كاسحه هذه صوية

وحدث شركة نوعاً من شرك تعصى عده في آخرها بمحيرة فتعكن من حاد
نقص سموع القديف - وأخير - دت المحارب على أن مر فيه مكان سموع القديف
وسطه موصى بخصم مباشرة - كيم كات ذلك ممكناً - هي بوسيلة مؤنية في أحسن نتائج
وهو - فقد نشب على صوب لانه وعلى مداد مؤنية في سحيرات - مر كيم معرقه -
يمكن بها كسبر مرذوح على دفعين - حذبه مكان متى حترق له لألعم سصح ده
وعهد بونات خرسية في ثوب بصره في قوت قهمها على أحسن وجه - شدة الدسوقي
بش - وباتم بكتمة فعله في الذراع عن انشاء

وفي سنة ١٩٤١ هـ تعرض بريح - و - لاوسع عارت خوية بصره وقد حل الأس من
لايضالين - وبولو القيد بعباب أنفسهم - فركروا على ليو حر ومان - بوقعة على صرق



بحره السجاح حوالي سنة ١٨٦٩
 برزخ آباد سنة ١٩٠٠



بحره السجاح سنة ١٩٢٩

القناة وخصوصاً على الأجزاء الصحريه مـ٥٠ . حيث عمولات بعض المروور قرب اى السحاب
مـ٥٠ في الأجزاء الأخرى

فى سنة ١٩٤١ حدثت ٤٨ عذرة على القناة وبلغ لشدة درونه في صيف تلك السنة
وكن اضراراً شديداً عن عوفت حفرة على خصوصاً في أوائل سنة . وذلك بفضل مياه
وتدفق عديد وسائل دفاع

في عذرة ٣٠ سير أحدثت في المياه تسبباً حسيماً . لم يدرك مديا ولم يعرف نتائجها
لشدة الأول وهمة

فى تلك عذرة انصب الماء بواسطة مطات المارة الأولى . ولم يكن مبلغ خضر - حم
عن هذه الأمان قد عرف . بعد على حقيقة . كما ان وسائل مراقبة حديد الماء كان متوقفاً في
الكن متوقفة بعد وقد حدد موقع تسعة امان مـ٥٠ على ضفتى القناة . منكم بعضاً في ارمال ولم
يتجر . ولكن عدد الأمان التي سقطت في بحر مرو . السيل كان موضع شدة وقت
كسحاب وانطارت كسح القناة مرة أولى . فاعتقد ان هذا العمل كان كافياً ومتوقفاً ملاحه
في القناة من لاسياغية وسحبه . لكن في مديا وول - مـ٥٠ . كان قد توقف في الجزء
بحرين من الماء . وفي اليوم سار كسح ساحة المرسى مـ٥٠ . كما ان حوضها ٢٧ . فبفضل تدفق
صبيحة حتى انما قل فاقب بعض من سكرانه . د . فحجر مع على مسافة لا تزيد من مـ٥٠
معل صاره من صرر وسحب . كانت توصل مروور ردة في لاحتها

وحدث بعد يومين . في ٣ فبراير . ان انصب ساحة المرسى مـ٥٠ . وكان مـ٥٠
خامسة في قناة قدمه من سحاب . ان أحدث عطلا في سكرانه . وتغيره تدفق مـ٥٠ . مـ٥٠
مؤخرها . ويسر حر هذه ساحة في خارج شرف ملاحه قل قوت بوقت فتر كسح شصا .

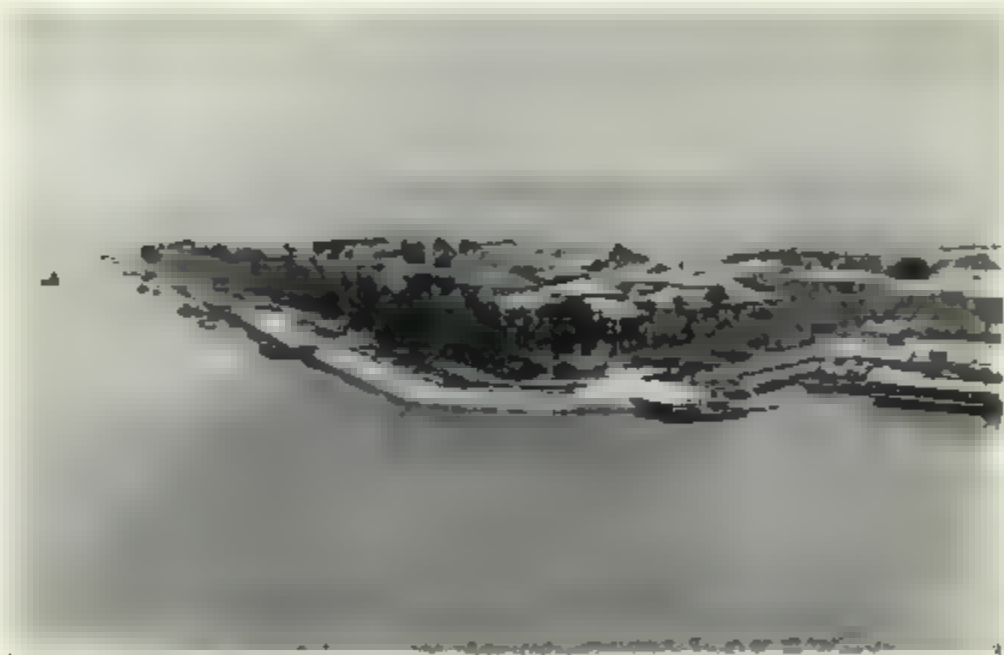
وفي ٤ فبراير . كانت ساحة المرسى مـ٥٠ . فبفضل حوض مـ٥٠ . سار في قناة . وترتها مـ٥٠
مشره . فحظها مع عند كسح مـ٥٠ . ١٤١٨ . وتكسب تقصير ان . فبفضل مـ٥٠ . ومـ٥٠ . اوجدها
القنوات انما انصب لشركه . من رفع مـ٥٠ . ساحة المرسى مـ٥٠ . مـ٥٠ . ولكن هذه المحدثه تسببت
عن تصديق سفة مروور في الجزء . مع عمقه عشرة مـ٥٠ . فاصبح العرض مـ٥٠ . لا يسبح مـ٥٠

وفي ٥ فبراير . فحجر مع بعض مـ٥٠ . كسح مـ٥٠ . ٨٣٦ . فبفضل ساحة المرسى مـ٥٠ . و مـ٥٠
من مـ٥٠ . فبفضل مـ٥٠ . وهي وحده أخرى . مـ٥٠ . مـ٥٠ . انما انصب مـ٥٠ . فبفضل مـ٥٠ .
عرض مـ٥٠ . فبفضل مـ٥٠ . لا يرد على ٣٠ مـ٥٠ . على مـ٥٠ . مـ٥٠



بورتوفيق سنة ١٢٦٩

— — — — —



بورتوفيق سنة ١٣١٠

وبعد محارب لكون. التي نشرت عن مرور بعض السفن بحرية رسمية في البحر في
مرو تكري من وقوع لغارة قامت حامية القنصلية في سترابوس، حركة رتبه فاجرت
الغارة في ممر المصالح حول البحر في ١٠ عرفة

وركي لحادث الذي ثار شريف حقاً هو مرة حادثة القنصلية في تونس في أوائل
مارس ١٩٤١. قال أتم يظهر كتاب قد أعدت مسد بالمرور في حب البحر "عبيوس
خور جويس" يقع عرضه ٣١ متر على أدنى تقدير. في أحسن حالاته كان هناك بعض إمداد
البحر في المصير بارحة عرضه ٢٩ متراً وحيوتها ٢٨٥٠٠ طن بدون احتيالات خضمتها في أي
حالة وقد رضى قسم الملاحة بالشركة أن يقوم بهذه الخدمة بالرغم من خطر تعرض لقادة تعطيل
هذه. إذا صد البحر في البحر العارقة وبعثة مربعة وفي ٧ مارس، تغلبت حامية
القنصلية، فورميدس، حتى مدخل البحر وارتطبت في الحديقة المصينة للبحر العارقة ولكنه لم يعد
من استطاع تحريكها من هذه النقطة وانفصلت ثلاث ساعات فشب فيها جميع الجهود بحرك
البحر من مكان. بالرغم من أن البحر كان موباً، وبالرغم من سحابة فظرفين فوه كان
هنا ثلاثة آلاف حصان، وأمراس كانت تنقطع أو حدة عند الآخرين وأخرى وبدون سب
ظاهر. عجب هذه الجهود المشتركة. وتمكنت حامية القنصلية فورميدس، من مرور من
صفه لقادة والبحر العارقة. وكان ذلك عند الشفق. هو صلب سيرها في ضلاله بدمس.
بدون مصباح كشافة. ولا علامات رشاد مصينة. فاجرت المسافة بين كاسب تنصلها عن
سحيرة تكري. في ٢٦ كينو متر. ولم يحدث أن رتبه سكب ولا رتبه شفي. خلال
هذه الرحلة

وهذه العملية، لم تكن أحسن عملات التي قام بها موصو شركة خلال الحرب فهي
على كل حال أصعب

وبعد ٣١ مايو ١٩٤١. أي بعد حدث عجب. كتب بعرفة وحيد في ثروت الأمير
كثير في حركة الملاحة في تونس. وذلك بسبب وقوعها فجأة وقد نابت بحارب في بعد.
والكم لم يحدث أصغر يذكر بالرغم من أن كانت تردد عساكوه عن وجه

وذلك أن عدد مدعية بعدد وحارب ككب مكلفه. حاح فانيوه كانت سير ورة
الكسحت في الأماكن التي شئت حارب من لأعدا وعوحت وجر وتناصرت حيث
وقعت فوه حادثها وذلك لدفع حصر لأعدا مصحبة عجب. لأعدا مدوية، التي تنمحر

تأثير لا رجوع . بعد ثوب ثعبان الاحياء لثوب صرره . واثبت بصفحه من عه سو حر
 في سير الآلات . وحره بوسطه تقطرت بعد وقف الآلهة وقتاً طويلاً .

ولم يحدث حتى ٩ به حرب غير حادث واحد آخر . وذلك عند استيلاء حربه تيملاً
 بعمل مع عدو كينومر ١٥٢٢ في ٥ أكتوبر ١٩٤١ وقد دسم حر شدد الحربه في حربه
 القاء بون ل بعد حره

وعلى هذا تكون مآلات الحربة في سبب ثوب ب عدلة على بناء شسها . وعدده
 ٦٤ عارده خلال حرب . قد استمر على تعطيل الملاحه في بناء ما ٧٦٥ يومه فتدور استعدا
 بغير مدعمة في حدث لم ينجح عدو في تفصيل حربه مرور ثوب حر تعطيلاً بذكر



القاء بون بوسيد والاسمانطيه

وفي موى . راج ومده . بكن حاح صارت لعدو ثوبه مذكر

في بوسيد بصفه عدد كثر من صحنه في حبي الثحار في حبي حياه دمر حرب
 حربه كثر في حوص شرف وعرفه الحربه باري . فعل عدل وقيس آلات بوح
 حربه بصر . وهي بوح بروتوناس وسيتي بوف كينومر ونسبورد
 ب صحن بوح آلات حاف وموب بوسيد وفريد في مدخل بده فعل الآلهه
 وبكاه م بده



ساقى زوارق سرالعه و بحره السماح



منظر بحره السماح كما يبدو من حدائق الاسماعيليه

و قد صور و انجزه عبد الله كبرى من ابناء ١٩١٥ م



إعمال شركة قناة السويس في مصر

إذ كان عملي الذي قام به فردسان ذي النعمان قد أثر الإحسان لعامة لأنه قرب من
عدهم وساعد في تجميع بين مدينتي . وقد كان لابد من وضع هذا العمل في مصاف الأحداث
مدولة لكي يترك كل عظمته . فلا يخفى أن العرب عن أسلافهم من ناحية أخرى . وقد عمل قد
ترك في مصر نسبة ثراً عظيماً . له حصائل جديدة . لأنه كان مجهولاً في كثير
من نواحيه

قال نساء مدن جديدة في الصحراء . وانقسمت في فروع كثيرة في شركة هذه السويس في
دخل مصر سنة المصرية . ووجود سائر حواصل من الأعمال بحاجة عن بشارة الشركة . كل ذلك بما
من العلم من خواصه التي جعلت من هذه السويس عصباً هاماً من عصب النشاط الاقتصادي في مصر

١ - اتحاد لا يظهر في الصحراء . إلا حيث يوجد ماء للعباد وهذا . فقد كان لابد
من جلب ماء جيد إلى أبرج قبل إنشاء خط مياه بحرية . وهذا هو عرض من شق برعه
لإسماعيلية . التي توفى مياهه . وأخذه من سائر في شواطئ الصحراء إلى مدينة إسماعيلية . وهناك
فرع آخر . أنشأه فيها . بوصول مياه إلى بورسعيد . وسويس . وقد بادت شركة المياه
حضر حرة كثيرة من هذه البرج . ولكن سببها في حكمها صغيرة . ويجب مفاوضات مستمرة

ويوجد هذه الخدمة لشرب من ثلاثة مراكز . هي مركز المياه في لأخوص مصر في التوزيع
المصري . أبرج في البرج الثاني رقم ١٣ صفحة ١١٧ وهذه طريقة منظمة وكايرة . كما يجب لأه
عنصري ماء أخوص واسعة عديده وتصممها باستمرار . وهي تعرف بطريقة « بوش شارب » وكما
تعتبر ماء عاماً لا مثيل له . ويحذر بتدريج من ماء قبل تكرره . وماء مكرر بشر دوماً ذهته
لترتين وأحياناً في خصوصاً في ماء مبيض . وتخصص ماء الشرب دوماً محصناً وقائماً
لأنه أكد من صفائيه على خصوص في حدة شتى لأونة . ولا شك في أن سائر لاهرة
التي سجلت في ترواج السويس . أثناء مكافحة وباء الكوليرا في عام ١٩٢٧ عائلته في
السكان كانوا يشربون ماء نقياً قديماً

وقد أنصرت شركة الهند . مند مدء انعام الخمر . ان تلتشيء حوضر لاسكان موضعها
وعرفى . وقد شيد هذا المعرض حوى ١٤٠٠ متر ثاب نمر بألموصفان والثبات للعدان وهذه
مساكن يتوفرهم جميع وسبيل لراحة حدشه وهي من طراز المصمم اصمعه وبها حرموصفان
والعمارة بحار رهند . وقد كات بود نيك حوز مدء حدده



مساكن الموظفين بالاسماعيليه

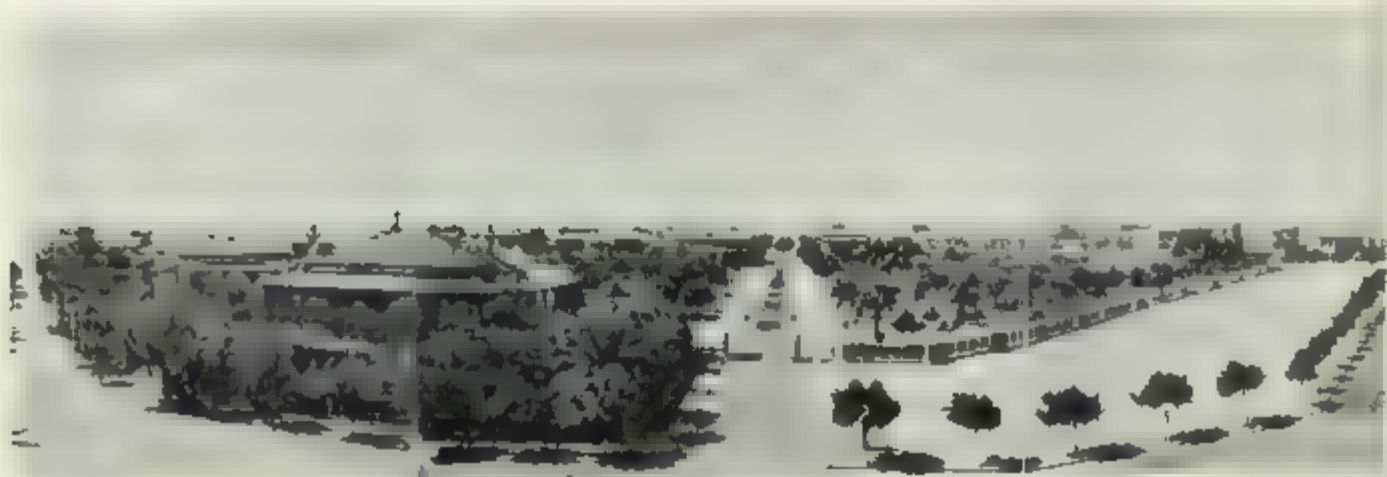
وقد روى في حصص هذه المدايرة سنة وبمضما ان يكون مسوقه جميع شروط راحة
متوفرة في المدايرة وتوانب لشركة الهند بالاعمال صححة . وقد ثبات شركة بحار ويطعم
مع شروبات ماء . وبوت في لاسماعيليه وبور بوفيل عدايه بالشوارع والارصفة والساحل
والحداب . كما في مكافحة الحوض تصريف ماء تركده ورشها بامرون . وقد . في
ملازم اى كات منتشرة في جنوب الاول من فتح الهند في هذا اثر آله ونسب في
لاسماعيليه وهر بوفيل فرق مكافحة حرم . ووجد فرق آخرى مكافحة حردان في بوانى

وحصلت المدايرة ١ مارس ١٩٤٩ على وجوب بناء مجلس نقاب لاسماعيليه محل شغل
شركة في د. د. ه. مرفق جى كات بمقدور ٢٠٠

ما يجوز كهر بنة المدايرة سيد حجاب الشركة . على خصوص في ورشها بمدايرة
وفي عمدايات تكرر مدء . ولا تارة مساهمة سعيد . في بوندى في محصن في بور بوفيل وبور سعيد . وفي
وسع الشركة . علاوة على هذا . وبالمقرين . في مدينتها من دله وراج . ان بوفيل في كهر بنة

[illegible][illegible]

وحدث الله عنه ورواه عنه وشو في المسحوقين بها كثير من وفاء حبيب الله كذا
ملا ورواه الشيخان وعديده ٢٠ وهي نفع من مسود من حلق وذهب عنه وسقطت عنه
وسائل نفعه بالصفة فرب ما ربه معصم لأعداء ربه بلا شبهة لأعداء لا ينوار
ورواه عنه لا يخرج من شخصه من كذا حلق ورواه عنه ورواه عنه

[illegible]

وأنشئت مستشفى وملاحي، عارضي ودفن . ثم جعل مستشفى واهل واهل
 اهل قيسية على خدمة مرضى قيسية حرج ١٦٠٠ صلاً بغيره
 ما في مرضى ومستشفى قيسية واهل قيسية . ثم في مكان بنة موقعه
 صحي واهل قيسية في قيسية . واهل قيسية واهل قيسية . واهل قيسية

كل فرع من فروع الصناعات المختلفة . ومعمل كيميائي . وقسم الأشعة وتعمل يد تحديد
الاقطار في المستشفيات ومختبراتها ومعداتها لكي تشترك في عمل عدد من المعامل في
خدمة الشركة . وتسمى مع هذه الصناعات وحرارة فوسفات و يوشك عمل في بناء حجاج
للجراحة سيصبح فيه مرضى أحدث وسائل في وصل إليها هذا القسم

ومن شأن كل في يوجهها موظفو هذه في أثناء قيامهم في الفروع مشكلة تعليمها
ومعالجة هذه المشكلة . ذات الشركة على تشجيع إنشاء المدارس الحديثة وإعدادها تأدياً . وهذه
المدارس تقوم الآن بحل المشاكل الاسبق والمزمن

وفي مصر امو صلاب . نشأت شركات من المصروف والسيارات الحديثة والتكنولوجيا .
وعلى مصلحتها وقد لا بد من حاجة إليها . وقد مدت الشركة خط حديد من لامياعليه
وبور سعيد ثم سلمته للحكومة المصرية ، وأخرى التي تصل الامياعليه بورسعيد . وفي
البحر على رصيفه منة ثم تعرب في طريق عصرية لا يستطيع فيها المرور . وقد تم الآن بناء
في السويس وساحل الشركة علاوة على ذلك تمتد ٣٠٠ كم حلبة مصرية في بناء طريق
ثانية برفق بورسعيد السويس

٢ . وعلاوة هذه المنشآت التي عرفت بمصر الفروع الصناعية . فان مصر شركة هذه قد
مدت في كثير من النواحي التي لا بد منها لمصر . وفي لا يقل أثرها عن غيرها في بناء مصر
الاقتصادية والبنية

فقد أوردت في أساس من إنشاء الشركة مصر في مدفع مشروعها . في مدعوتها في
شراء نصيب من الأسهم . وفي مخصص ١٥ . من لأرباحها مخصصت هذه الشركة

وقد وجدت الحكومة مصره نفسها مضطرة . فيما بعد . في منح حصص من أرباح الشركة .
وفي سنة ٧ مارس ١٩٤٩ أعدت بها لجنة شريفة للأموال التي كانت الشركة
مدعوتها كان منه في الحكومة بسند لاتفاق سنة ١٩٣٦ . وقد تم الاتفاقية التي حثت . قد أضيف
وحثت محلها حصة تعدل ٧ . من مجموع الأرباح المحقة للسنة السابقة . وقد ردت هذه الحصة
على ٨٢٠ ألف جنيه في سنة ١٩٤٩

وعلاوة على هذا . فان شركة قناة السويس بسند في مصر طائفة من مصر لتبلغ مجموعها
مليوناً و٩٩٤ ألف جنيه في سنة ١٩٤٩ . وعمل في هذا المصداق أن نصيب في هذا رافعة
في تحملها الشركة من نفقات في إدارة المرافق الخاصة بمسألة . والتي تحدث عنها

كثير في ميزانها وعلى هذا يكون مجموع ما حباها لأقتصاد مصر من هذه الأرباح ثلاثة ملايين من الجنيهات تقريباً . ثنى نحو ٢ . من مجموع إيرادات مصرية

٣ . وشركة قناة السويس تساهم من ناحية أخرى بمساهمة كبيرة في نشاط لاهوت في مصر

٤ . أصبح أولاً ثواب معدل ثمانية كثرين في ٣١ يناير ١٩٥٠ . كان معدل في لشركة ٧٥١ موصفاً ومرشداً و ٣٩٤٠ عمالاً ورئيساً أميناً وفي سنة ١٩٤٩ مع مجموع مرسد وأجور في دفعته الشركة نحو ٤٠٠ ألف جنيه ونصيب الشركة في ربح سنة أربعة آلاف أجرة . أنه زرعها تقريباً من لاسر مصرية . وقد مرصداً كل أسرة تتألف من خمسة أشخاص . فيكون المجموع نحو ٢٠ ألف شخص . أي ما يقرب من ٦ من عدد سكان مروج ماني . تقدر عائداتهم نحو ٣٥٠ ألف جنيه . ونصاف من هذا في شركة تعاقد كل سنة مع المندوبين لتسديد حوائجهم من الأمان . وقد بلغ ما دفعته في هذا في سنة ١٩٤٩ نحو ٨٣٠ ألف جنيه



القناة البحرية والطريق وترعة المياه الحلوة والخط الحديدي

وقد ذكر نصيب أميركة . أخرج من أمهات أهلها صلواته مع حكومه تعقيب من
تدبر أرسوه أميركة عن مود التي تتورده مباشرة . وفيه بعد في شراء ما يدرها من
ألات ومعدات في أسواق مصرية على خلاف يتبع بوماً عن مود . وفي الأعوام الأخيرة ذهب
مشتروا من أسوة في مصر نحو ٤٠٠ ألف جنيه . وارتفعت إلى ٦٠٠ ألف جنيه في سنة ١٩٤٩

وتدفع لشركة "نص" كل سنة في مصر مبالغ كبيرة لتسديد أرباح هر تيسسها سنة من سنة ١٩٤٢ و سنة ١٩٤٧. دفعت الشركة من هذا الضيل حوصمة ملايين ومصف من الحساب صغيره ويعنى أنه لا عرب على . . . شركة هدا السوس و حدد من اؤوسبات القباب في العام الى مصور مدوا سدها على أساس سعر الذهب في نيويورك ولا حق على أحد . . . مبادت هدا السوس . . . كما من مكته وشهد . . . من ثمر تيسس في ساهبه مساهمه وهله في تشييد حركة سوق اشرافس سنة ااصرة

واحد - فان شركة عمدة زحيد نصاً بعمدة وقررت عمدة زحيد في مصرى في
العمليات الخاصة في أستراليا . في سنة ١٩٤٩ . وهي سنة (الحيرة التي عرفها
في مصرى بخاصة في مصرى زحيد في ٩ مارس في خريف

وہ بعد ازاں بعض اوقات ان خصوصیات میں سے بعض کو لکھ کر دیا، جو
مزار فی القادسیہ میں درج ہے۔ مگر وہ سب وہی وہی لکھ کر دیے گئے ہیں جن میں
۱۹۳۹ء میں ۷۰۰ الف جبکہ ان میں سے بعض معاملات نے وہی وہی لکھ کر دیے ہیں
جنکی و تہذیب اسلامیہ میں و آخر کار لا حقیقہ و غیر مستند ہے جو مقصد ہمارے
خارج ہے اسلئے اس پر غور نہیں کیا۔

[illegible]

والله اعلم بصدق حديثه من الكتب ومسافر من كل حال هو من حقه الله

لفظوں کی وضاحت حوالہ کی کتاب میں ہے۔
 یہ لفظ، عربی کے لفظ سے ہے۔

وذلك من رحمة أخرى . وصف نوسن كنه دهن كوف . ذات فصل قرب
في سنة ١٨٤٠ فقد قال : ان نوسن - بالرغم من شهيقه لبحريه ، مدسة صغيره بكشف
سور مدسة مدعاه بأربع ميهده . ولكن في سوقها هو د عيشه . و ان كات القبح الخبيثه
١٦ - فاحية . فالصبر لا يقع حول مدنيه على أنرسات و الارضى محاوره ف تقطعو عني . رمى
الحرب . فعنا نبحث عين عن قبيل من الخصره و صلال .

وم يكسب كنيوت مث . في مذكره في دور ٢٢ حول سنة ١٨٣٥ . شرح نصير
كنا من سور دلسه في نوسن فقد قال : ان هذه مدسة . في سبع عدد ٢٢ هو
١٦ بيت . وسكن ٢٢ هو ٣٥١٠ يقع في بهيه خليج عرب . ومصره . وصيدا . و
أهلها . ولعمريه . وعدد ٢٢ . كل ذلك حذب من هو في أحاء مصر الأخرى و الأرمين في
حوصها في حابة قصوى من الحذب . فلا يرى في أنرسات وده شرب معوم . على
لاصلاق . مما يضطر معه سكنا في مذهب لأحمد ما يرمهم من ده من غروب موسى . نو فعه
عن مسافه خمسة فرسخ من هبله . في ساحبه مدسة من بحر . وفصلا عن ذلك ان هذه مدسة
مدسة . وانكي ففصل كات الحسن . فقد قد حجاب معها من مصر فرادشواه مدسة .

وكنت قدسنا في بستان بدور ديقون . وقر د مدسة برحمة مكشف عن راج وكي
أربعة شخصين حجاب من ما لا عمل عن حسن حلال . ٢٥ خلاص من مدسة بلاد لآخر
هذه نصير . و في سنة ١٨٥٤ . كات ففصل حار حوصي بحبرت حرد ومعه مدسة وازد
وخرول و مدحاج . و علاف هذه حوصا . و لكن يوجد دارة واحدة في بيت نصير .
رهنة . مذكرات نووه و واني . بسببه مدسة .

وبعض مدس نكني لاصير برحمة في فصل مدس ذات عهد . مدني ففصل عه مدسة
تم عن قرب و ح .

هنا سلك راج . مدني كات عدده لا يحاور بصغة لاف عده مدس نعم .
خضر . نصير و لاه كثر من ٣٥٠ . وجم في ردد مسير

ويتصلح من سابع حصه ١٩٣٧ . وهو لأحد معروف . - من مورعة كالات

١ . في لأحد ر عيه

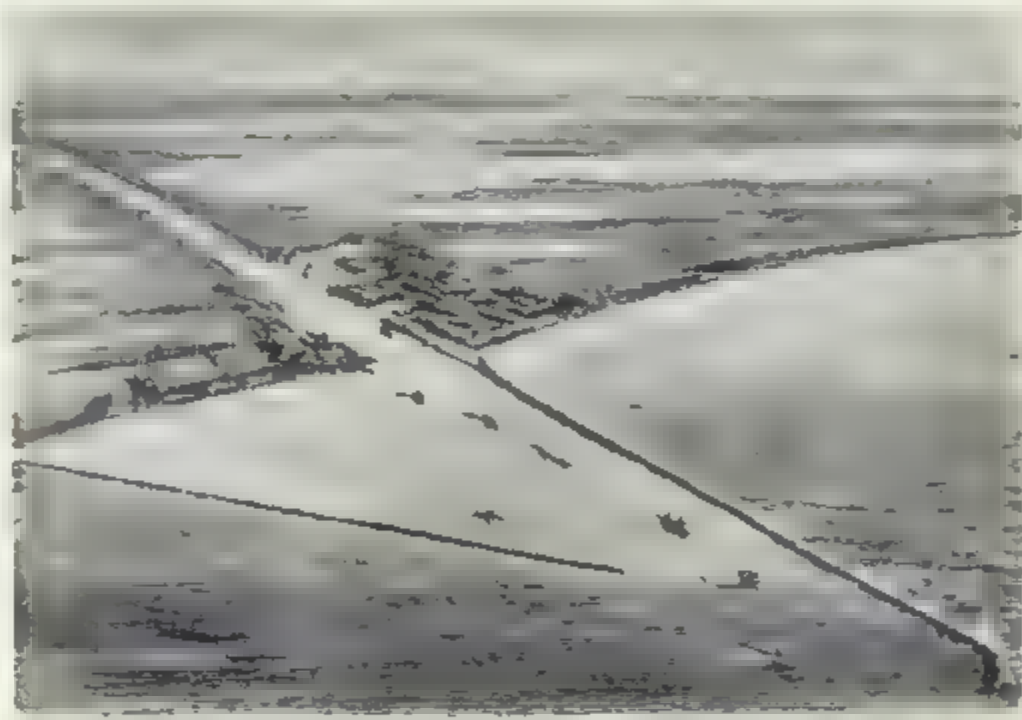
٩ . في نعمان مثل

١٦ . في سحاره

٢٠ . في الصفحة

٤٨ . في نفس موعده

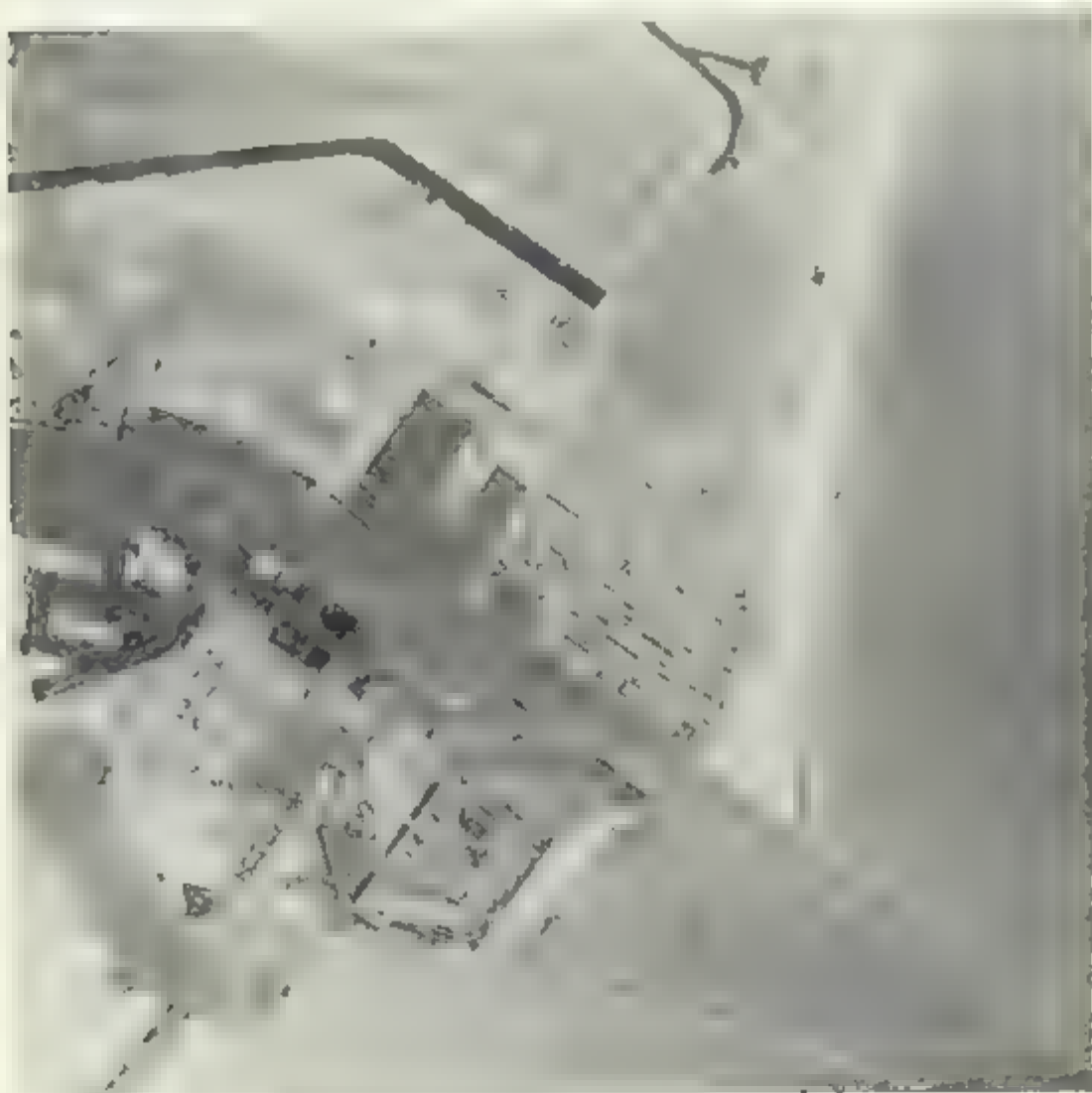
وقد أدت عمليت توصيل مياه إلى تساع تصف الزراعة على امتداد ترعة الاسماعيلية وفي
البحر . وبصوره خاصة في الجهات الواقعة بين البحري بركة وترعة الاسماعيلية ، وبين
الاسماعيليه والمصب الدفرسور وفي مصفه دار سعيد . وأخير من الاسماعيليه وبتدهره وتباج
الأراضي الرطبة من أرض مظاهر جعفرية في مصفه النصاره فهي كل سنة تسرع أرض جديدة
من الصحراء ، ومساحت كبيرة من الأرض ، يمكن في الواقع من هه لأمس ، بمساحة كبيرة
ولأمس بمساحة البحر ، به تقديراً بمساحة من روست مائة . وتبويرات على مساحت نصف مائة .
وعده بمساحة الزراعة الحبوب وهكذا بمساحة ٦٦٠٠٠ فدان (٢٨٠٠٠ هكتار) تبلغ قيمتها حوالي ١١ مليوناً من الجنيهات المصرية وتقدر دخلاً سنوياً قدره ٨٥٠ ٠٠٠
جنيه تقريباً .



بورسعيد سنة ١٨٦٩

عمر هذه المساحة . وإن كانت ذات مظهر ريفي ومدعاه للشجيرة . إلا أنها لا تزال
محدودة في مساحتها . وسواء كان كنه هذه المساحة لأعمال الري . من جهة . وشكل مسطح

الأرض من جهة أخرى . لا يسمح في الظروف الراهنة بزيادة المساحات لقابلة للزراعة بزيادة كبيرة . فهي حينئذ عدد المصروفين إلى لأجل الزراعة في مصر كلها يبلغ نحو ٥٨ ٪ من عدد سكان العامدين ، يستوعب نظراً أن هذه النسبة لا تتعدى ٧ ٪ في برزخ السويس . ولا يستأثر صيد الأسماك من جهته . إلا جزء يسير من نشاط السكان بالمرغم من اتساع مصادره اتساعاً يذكر . فهي بوردسعيد نحو ٣٠ سفينة و ٣٥٠ رورقاً للصيد . نستخرج من سمك ما يبلغ متوسط ريشته ١٢ طناً كل يوم . وهناك حوضت وحمياته أسرة تعيش من تجاره الأسماك وستشيء الشركة عن قرب حوضاً مخصوصاً لمركب الصيد بوردسعيد



جانب من المنطقة بوردسعيد - مصر

بوردسعيد سنة ١٩٦٦

بوردسعيد - غرب خليج السويس - مصر

والطريق ما تقدم. فقد كان لابد لروح السويس من الانحدار في نهضة إلى راحة أخرى.

فإن مقارنة بين الرسوم، لتبديلة الخاصة بحركة سوخر في مسائل الاسكندرية وبورسعيد، تدل على أن الحركة في بورسعيد تفوق الحركة في الاسكندرية بنسبة تزيد مع مرور الأعوام. فالرغم من تسارع النشاط في ميناء الاسكندرية "ناعماً حديراً" بالاعتبار، ولم يتغير ذكره في هذه المسألة فقد انعكست في حالات الحربين العالميتين الأخيرتين. بسبب ما شهدته من هبوط في البحارة لعمليته

وعلى هذا، يكون النشاط الاقتصادي في ممرج السويس إذن ذو صبغة تجارية وصناعية وتكيفية مرتبطة بحركة المرور في القناة. ومدى بور سعيد والامتدادة والسويس وبنور بوقين تمتد في مقدمتها مع تقدم التجارة العالمية

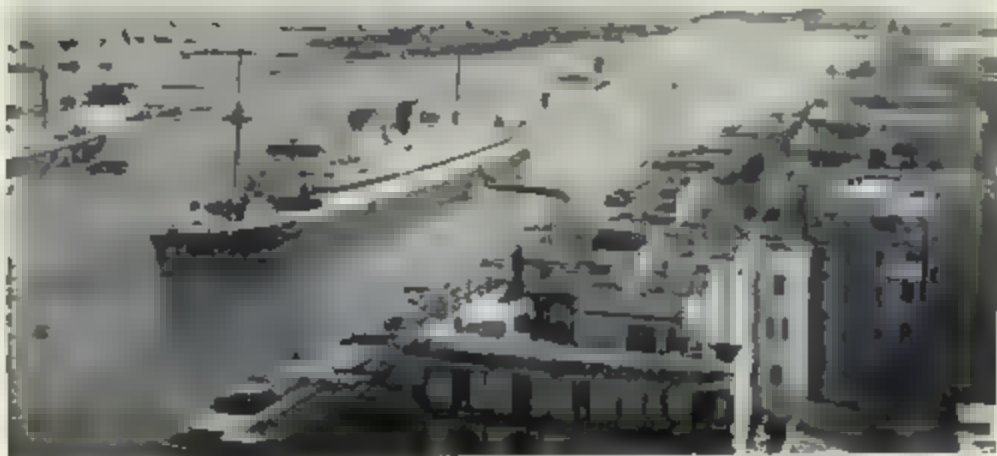
وتعد مدينة بورسعيد من أهم موانئ البلاد. بفضل سجلها الذي يمتد من ملاحظة تاريخية فإن حمولة السوخر التي تمر بها سبع في مجموعها نحو ٤٨ مليون طن. ثم جعل مرصفاً في لأهمية قبل لندن (٢٢ مليون طن) ونهرين وروتردام. ففي سنة ١٩٤٩ مرت بها نحو تسعة آلاف سفينة كان معظمها يتزود فيها بالوقود والماء. وقد احتل السوخر مكانة الأولى حتى كان حبلها الممحم من قبل. ففي سنة ١٩٤٧ شحنت ما رتبه ٢٤٠ ألف طن من الفحم مقابل مليون و٢٠٠ ألف طن في سنة ١٩٢٩ في حين أن صادرات رنتج في هذه الفترة من ٣٨٥ ألف طن إلى أكثر من مليون. وأعدت شركات التزود الكبرى في بورسعيد جميع ما يقع مجموع ما يمكن حرقه في نحو ٢٥٠ ألف طن. وتقوم سوخر بكميات كبيرة من المياه العذبة. تسع نحو مليون متر مكعب في السنة. وقد نشأت حركة تجارية لا يسبقها على مع المواد الهندسية. وعلى خصوص للحواء المشعة. وعن نحوين سوخر ما يحتاج إليه من مواد شتلتها

وأخيراً، لا ينفك في حاجة إلى الإشارة إلى أهمية تجارة السبع في سبع المسافرين. متاجر متخصصة في التعامل مع سفن تدار بنشاطها واسع. وقد ستركت جميعها في تأسيس معرفة التجارية بدولة قناة السويس ولابد لها من لاساره أيضاً إلى شركات صادرات في توخر صادرات لأعمال شريع أو رسو سفن

وعلاوة على مسجده مدينة بورسعيد كميناء بمرور. فإن تعد في الآن ذاته في ممرية انشائية من الموانئ المصرية. من حيث مقادير النشاط التي تمر بها واردة من مصر أو ذرة ما فهي من هذه الناحية تأتي بعد الاسكندرية مباشرة

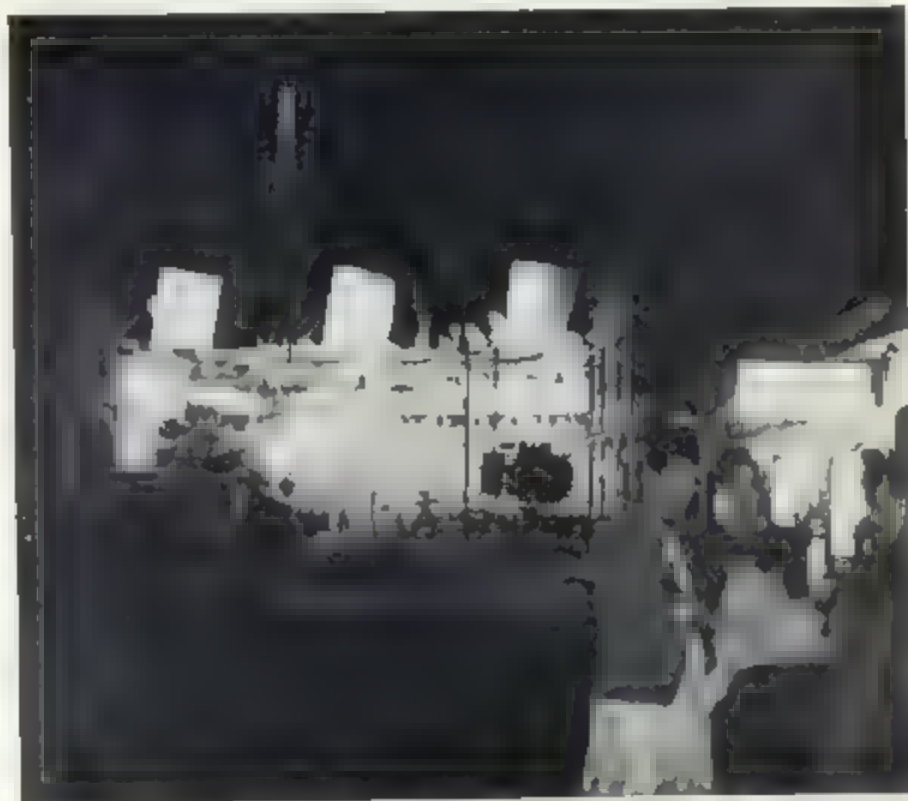


سنة ١٨٦٩ ... سفن راسدة بورسعيد



بورسعيد سنة ١٩٠٧
أصبح الميناء من أهم موانئ العالم

وقد نعت المصدرات في سنة ١٩٤٦ م، رتبة ٥٨٤ ألف من وهو رقم قباسي وكانت
مكونة على الخصوص من صلب والأزر والقطن والشمع وفوق ذلك كنه . فان بورسعيد تعد
أحد الموانئ التي مورخ من المصانع في الشرق الأوسط . فبصرف عن مصقبة الخزة التي تسمح
هذا بتصريف منتجات الحديد الواقعة في شرق البحر المتوسط والمساهمة في تمويلها في آن واحد .
أما بورس وبورسوقين . فان مركزهما لطهر في جعبتهما ، دول بورسعيد في مساهمتها
مباشرة في حركة الملاحة لنوعية حلال الشدة فيما يخص شصها امينى ذاته



أن يوفى السفن بورسعيد مصادر حركة للملاحة لها أهميتها

وقد أدى إنشاء الحركة في موانئ صغرى في إنشاء ونسج ورش خاصة بصلاح النور حر
وتستعمل هذه الورش الآن نحو أربعة آلاف عامل ومروور لنو حرق هذه الطريق . بعد
من أهم الطريق التجارية في العالم . قد أدى . من ناحية أخرى . إلى ردهم طائفة من
الصاعات المرتبطة بمسحراج منتجات النخبة نور . أو شعبي . وبولا حفر لثقة ما كان لا يمكن
بناء تلك الصاعات حتى بورسعيد ملاحات يعمل فيها نحو ألف شخص . وبعد فتح من
أهم مود المصدير في هذا ميناء . أما مناجم البحر الأحمر . وعلى الخصوص موسدت

و معجزه . فقد أصبح مستعلا ، منيراً ، مدياناً ، على فتح فيه ، وفيه منفتح ، في البحر متوسط
 وفي السموات مشآت ، وترويه دمة ، يعطيها نصيب من مياهها ، ويشد ، الآن مصعب
 الأسماء ، كحكمة ، ركنة في سائر عترة

وفي جملة هذه الكتب التي ذكرها صاحب الفهرست في تاريخه ما يلي:

وشرح مجموع حالات تحريره ايضاً في شرح مؤلفين حرم منه ذلك. وعدد الحالات
التي صارت حرم مؤلفيها

وكنيسة سيدة شهداء المقدس الارمن وجمع مسكني اعيشه. وقد ربي حركة ابناء تقيده احياناً
بسرعة لها عرف بقدره في سنة ١٨٦٠ كانت هذه الحركة شبه معدومة مع جمع عدد من
التي شيدت في ارجح نحو ١٧ اثناً في سنة ١٩٤٧ وهو صائر في صعود مصر د وفي سوب
لاحره بسب ابناء جديدة كميه وجمع مساحة لأ صبي في عتبي في ارجح في سنة ١٩٣٩
وسنة ١٩٤٥ مساحة مع ٥٥ في ابناء س عتبي سافة وجمع عن ذلك يرتفع عتبي في
أعبر لأرض في ورسع مسد رجع ووسطه أعبر من حارس لأعبر ارجح في سنة ١٩٠٠
في ١٥ حياً في سنة ١٩٤٩ وفي وراء ذلك رجع هذا متوسطه بسنة ١٥٠ في سنة ١٩٣٨
وسنة ١٩٤٩ وهذا وحده من مصر ١٥٠ ثروة في هذه منطقة . وقد بسب وحيد

فجميع الدلائل على ذلك ، على يدع مسوق بعينه من سكره . ح سويس
ومن هذه الدلائل : أنه من أولاد مسوق نوفمبر عام ١٣ سنة في حين أنه
لا يتعلق في سنة في أحياء مصر لأخرى . ولا حظ من هذه زيادة نصاً في سنة
متوسطة يدع به دعه . على ذلك في حقيقة وسعد . وتبدأ من هذه المصادر نصاً في
إحصاءات عدد سكان محافظة وعدد مشركي البيوت . ولا حظ فصلاً عن ذلك أن
سنة وأما في ربح سويس نقل عنها في هذه . ومن جهة أخرى . أن سنة مباشرة
سواء في ربح عموم مصر في ح مكة . آخر . يدان سنة في حقه نقل من ربح على
سببه في مختلف أنحاء القطر







جداول و رسومات بیانیه



المجداول

الصفحة

٨٩	عدد مرات المرور - الحمولة - بعض الخصائص للرسوم - عدد المسافرين
٩١	توزيع الحمولة الصافية - بعض الخصائص - اماره حسب جنسيتها
٩٣	حركة مرور بضائع
٩٥	حركة المرور من الشمال الى الجنوب - قائمة في الضائع الرئيسية
٩٧	حركة المرور من الجنوب الى الشمال - قائمة الى الغاب الكبرى من الضائع

الرسومات البيانية

٩٩	مكعبات المواد المستخرجة سنوياً - عدد حفر الفحم
١٠١	حركة المرور في قناة السويس عن كل خمس سنوات
١٠٣ و ١٠٥	أقصى الأحمال والاعطال والحمولة لبعض السفن - عدد سفن - سنوات عن كل خمس سنوات
١٠٧	احتياجات خاصة للسفن التي عبرت قناة السويس موضوعه عن كل خمس سنوات
١٠٩	مكعبات المواد المستخرجة - عن كل خمس سنوات - لصناعة زجاج قناة السويس (١٨٧٠ - ١٩٤٩)
١١١	موسم الصيد اليومي شهراً بشهر للسفن التي عبرت القناة في سنوات ١٩٤٦ - ١٩٤٧ - ١٩٤٨ - ١٩٤٩
١١٣	الحمولة المحصل عنها رسوم
١١٥	حركة مرور البضائع
١١٧	نواح المياه المتكررة في مختلف مياه القناة



جول رقم ١

عدد مرات المرور - الحمولة بالطن الخاصة للرسوم - عدد المسافرين

راجع إلى الرسم البياني رقم ١١

عدد المسافرين	الحمولة بالطن الخاصة للرسوم (١)	عدد مرات المرور	المجموع
٢٦ ٧٥٨	١٢٦ ٦ ٩	١٨٦	١٨٧
١ ٥٥١	٢ ٥٧ ١٢٢	٢ ١	١٨٨
١٦ ٢٥٢	٦ ٨١ ٦٤	٢ ٢٨٩	١٨٩
٢٨٢ ٥ ١	١ ٧٢٨ ١٥٢	٢ ٤٤	١٩
١٥٢ ٦٦١	١٢ ٢٤ ٥	٤ ١ ٦	١٩ ٥
٢٢٤ ٢١	١٦ ٥٨١ ٨١٨	٤ ٥٢٢	١٩
٢٧٥ ٢٥٩	١٨ ٢٢٤ ٧١٤	٤ ٦٦٩	١٩ ١
٢٦٦ ٤ ٢	٢ ١٧٥ ١	٥ ٢٧٢	١٩ ٢
٢٨٢ ٢٢٥	٢ ٢٢ ٨٨٤	٥ ٨٥	١٩ ٣
٢٩ ٧٧٢	٦ ٤ ١٦٥	٤ ٨ ٢	١٩ ٤
٢ ٥٢	٥ ٢٦ ١٥٥	٢ ٧ ٨	١٩ ٥
٢٨٢ ٢	١ ٢٢٥ ٢٤٧	٢ ١١	١٩ ٦
١٢ ٢١٢	٨ ٢٦٨ ١١٨	٢ ٢٥٢	١٩ ٧
١ ٥ ٤	١ ٢٥١ ١	٢ ٥٢٢	١٩ ٨
٥٢٧ ٥ ٢	٦ ٢ ٨ ٢	٢ ٩٨٦	١٩ ٩
٥ ١٤٧	٧ ٥٧٤ ٦٥٧	٤ ٦	٢٠
٢٦٥ ٦٦	١٨ ١ ٨ ٢٦٦	٢ ٩٧٥	٢٠
٢٧٥ ٢	٢ ٧٤٢ ٢٤٥	٤ ٢٤٥	٢٠ ١
٢٤٦ ٢٢	٢٢ ٧٢ ١٦٢	٤ ٢٢١	٢٠ ٢
٢٦٢ ٨٦٦	٢٥ ١ ٨ ٨٨١	٥ ١٢٢	٢٠ ٣
٢٦٦ ٢٢٢	٢٦ ٧٦١ ٢٢٢	٥ ٢٢٧	٢٠ ٤
٢٨٦ ٢٢٢	٢ ٦ ٢٧٧	٤ ٩٨	٢٠ ٥
٢١ ٢١٨	٢٨ ٢٦٢ ٤٨	٥ ٥٤٥	٢٠ ٦
٢١٧ ٧١٨	٢١ ٤ ٢ ١ ٢	٦ ٨١	٢٠ ٧
٢٢٥ ٨٥٥	٢٢ ٢٦ ١٤	٦ ١٧٤	٢٠ ٨
٢ ٥ ١ ٢	٢ ٦٢٨ ٧٥٦	٥ ٧٢١	٢٠ ٩
٢٧ ٢٥٧	٢ ٢٧ ١٦٦	٥ ٢٦١	٢٠ ١٠
٢٦١ ٧٧٤	٢٨ ٢٤ ٢٥	٥ ٢١	٢٠ ١١
٢٥٢ ٢٤	٢ ٢٧١ ٦٧١	٥ ٢٢٢	٢٠ ١٢
٢١٢ ٢٢	٢١ ٧٥ ٨ ٢	٥ ٢٢٢	٢٠ ١٣
٦٢٥ ٢٦٥	٢٢ ٨ ٢٦٨	٥ ٢٢١	٢٠ ١٤
٧٨ ٢٢٩	٢٢ ٢٧٨ ٨٨٢	٥ ٨٧٧	٢٠ ١٥
٧٢٩ ٢٢١	٢٦ ٢٦١ ٢٢٢	٦ ٦٢٥	٢٠ ١٦
٢٧٩ ٨ ٢	٢٤ ٢١٨ ١٨٧	٦ ٧١	٢٠ ١٧
٤ ٥٢٢	٢٩ ٥٧٢ ٢١٤	٥ ٢٧٧	٢٠ ١٨
٢٦٧ ٨ ٥	٢ ٥٢٥ ٧ ٢	٢ ٥٨٩	٢٠ ١٩
٤ ٢٤	٨ ٢٦٢ ٨٤١	١ ٨ ٤	٢٠ ٢٠
٥٩	٧ ٢٧ ٧٦٢	١ ٦١٢	٢٠ ٢١
١٧٢ ٢٦٩	١ ٢٧٢ ٨ ٢	٢ ٤ ٢	٢٠ ٢٢
٤ ٨ ٨٢٢	٨ ٢٢١ ٢٥١	٢ ٢٢	٢٠ ٢٣
٩٨٢ ٢٢٧	٢٥ ٦٤ ٩٢٢	٤ ٢ ٦	٢٠ ٢٤
٩٢٢ ٧	٢٢ ٧٢ ٦٢١	٥ ٥٧	٢٠ ٢٥
٥٨٧ ٢٥	٢٦ ٥٧٦ ٥٨١	٥ ٢٧٢	٢٠ ٢٦
٤٥٤ ٨٦٤	٢٥ ٨ ٨٦٢	٨ ٦٨٢	٢٠ ٢٧
٦ ٤٨٦	٦٨ ٨ ١ ١٦	١ ٤٢	٢٠ ٢٨

١ - عدد من ٨٧٤ الحمولة بالطن الخاصة للرسوم هي الحمولة الخاصة بمحسنة هذا التوزيع إلى
وعدد من ٨٧٢ الحمولة بالطن الخاصة للرسوم هي الحمولة الخاصة بمحسنة هذا التوزيع إلى
الحمولة بالطن الخاصة للرسوم هي الحمولة الخاصة بمحسنة هذا التوزيع إلى



جدول رقم ۲

توزيع الحمولة تصفية بالخط للمكب المارة حب حبياتها

المسببه في الاثبات لمجموع الحموله الصفافه باعلى

[illegible]

• به نقل از مس' ۱ از ۱۳۸۵



جدول رقم ۲

حركة مرور البضائع (•)

برجیم ایی انرحیم البانی وده ۱۶

السموات	من الشمال الى الجنوب	من الجنوب الى الشمال	الحدود
٩١	٨ ١٢٩	١٤	٢٤ ١٢٨
١٩١١	٩ ١٦٦	١٢ ٢٢	٢٤ ١٢٨
٩١٢	٩ ١٨٢	١٢ ٢٦٢	٢٤ ١٢٨
١٩١٣	١١ ٢٢	١٢ ١٢٦	٢٥ ١٧٧
١٩١٤	٩ ٢٣٩	١٤ ٢٦٦	٢٦ ٢٣١
١٩١٥	٩ ٢٦٥	٩ ٢٧٤	١٥ ١٢٩
٩١٦	٢ ٢١٠	٧ ١٧٨	٩ ٢٩٢
١٩ ٧	١ ٢٢٩	٢ ١٢١	٢٧ ٢٧٢
٩١٨	١ ١	٦ ٢٢٢	٧ ٨٢٢
١٩١٩	٢ ٧١٢	١ ٢١١	١٢ ٩٧٢
١٩٢	١ ٢ ٨	١ ٢٢٦	٧ ٢٧
١٩٢١	١ ٢٧٦	١ ٢٢٢	٧ ٢ ٦
١٩٢٢	٨ ١٦٢	١٢ ١٦٦	٢١ ٢٦٢
١٩٢٣	٧ ٧ ٤	١٢ ٧٢	٢٢ ١٧٨
١٩٢٤	٨ ٨١٨	٦ ٧١١	٢٥ ١٢٩
١٩٢٥	٨ ٨ ٢	٧ ٧٧	٢٦ ١٧٨
١٩٢٦	٩ ٨	١٥ ٦ ٥	٢٥ ١ ٩
١٩٢٧	١١ ٨٢	١٨ ١٢١	٢٨ ١٢٢
١٩٢٨	١١ ٩ ٢	٢ ٦٢٩	٢٢ ٢٢٢
١٩٢٩	١٢ ٨٦	٢١ ٦٢	٢٤ ١١
١٩٣	١ ١٢	١٩ ٧٧	٢٨ ١١
١٩٣١	٧ ٢٧٧	١٧ ١٢٥	٢٥ ٢٢٢
١٩٣٢	٦ ٢ ١	١٧ ٢١٨	٢٢ ٦٢٢
١٩٣٣	٧ ٩ ٢	١٩ ٧١٢	٢٦ ١١٥
١٩٣٤	٧ ٦٨٤	٢ ١٢٤	٢٨ ١٢٨
١٩٣٥	٨ ٩٢١	١٧ ١	٢٦ ٢٢٨
١٩٣٦	٨ ٩٢٩	١ ٧٢٧	٢٥ ١٢٢
١٩٣٧	١ ١٢٧	٢٢ ١	٢٢ ٧٧٦
١٩٣٨	٧ ٧٦٨	٢١ ١	٢٨ ٧٧٦
١٩٣٩	٧ ٢١٧	١٧ ٢١١	٢٤ ٦٧٨
١٩٤٦	٢ ٩٩٥	١٠ ٢٢١	٢١ ٩٢٦
١٩٤٧	٧ ٨٢١	٢٢ ٧١٧	٢ ١٢٨
١٩٤٨	٩ ٧٢٠	٢٦ ١٢٢	٢٩ ٢٦٩
١٩٤٩	١٢ ٢٨	٢٨ ٢٧	٦١ ١٢٥

١٩
محرقة به و جمع من اعداء قتال احمر نهائية انابه في حركة مرور مصانع شي ب ساريا الى كبد ل نواحيه ل سموات حرم في ١٩ - ١٩



جدول رقم ٤

حركة المرور من الشمال إلى الجنوب بالنسبة إلى الصناعات الرئيسية

السلع	الأسلحة	الأسلحة المدمرة والكيميائية	القمح والحبوب	السكاك الحديدية	المعادن المصنوعة والآلات	والمحركات الكهربائية	البرق	الزيت	الوقود ومشتقاتها	مبان مختلفة
١٩٩١	١ ٩	٥	١ ٩٤	٧٩١	٤٧		٢٧٦	٣٧٧	٣٧٧	٣٨٣
١٩٩٢	١	١٩	١ ٩١	٨١٧	٢٦١		٨٥	٥٥	٥٥	٨٦٢
١٩٩٣	٣٠١	١٨٢	١ ٩٧	٥ ٩	١ ٥٢٥		٢٢٢	٢٢٢	٢٢٢	٢٦٦
١٩٩٤	٣٩	٢ ٥	١ ٩٥٢	٢٩٨	١ ٢٩٦		٢٦	٢٦	٢٦	٣٧
١٩٩٥	٢ ١	١١٢	١ ١٨	٢٣٣	٩٢١	١٢٥	٢٧٢	٢٧٢	٢٧٢	١١٢
١٩٩٦	٢٦١	١٩٩	١ ٩٢٢	٢٥٢	١ ١٢٧	١١٢	٢١١	٢١١	٢١١	٧٦٣
١٩٩٧	٢ ٧	١٥٢	١ ٦٦٢	١ ٧	١ ٥ ٢	٢ ٨	٢٨٢	٢٨٢	٢٨٢	٢١
١٩٩٨	٤٢	١٩٦	٢٧٨	٢٧٨	١ ٧٢٣	٢ ٨	٢٨٢	٢٨٢	٢٨٢	٢٤٢
١٩٩٩	٣٥٦	٢١٧	٦ ٢	٦٢٢	١ ٦٦	٢ ٧	٢ ٤	٢ ٤	٢ ٤	٧٦٢
١٩٩٠	٢٧٦	٢٩٢	١٨	٦٤٢	١ ٩ ٢	٢ ٦٦	٢٢٢	٢٢٢	٢٢٢	٧٠٢
١٩٩١	٢٩٢	٢ ٢	٢٩٢	٢٩٢	٢ ٢	٢ ٢	٢٩٢	٢٩٢	٢٩٢	٢٠
١٩٩٢	٤٤٥	٥ ٩	٦٦٧	٩	٢ ٢٢١	٢ ٢٢١	٢ ٢٢١	٢ ٢٢١	٢ ٢٢١	٧٥٥
١٩٩٣	٧	٧٥٤	٦ ١	٦٥٤	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٧٨٦
١٩٩٤	٧٧٢	٨ ٥	٧٧	٦٢٨	٢ ٦٨٨	٢ ٦٨٨	٢ ٦٨٨	٢ ٦٨٨	٢ ٦٨٨	٦٨٨
١٩٩٥	٢٥٢	٦٧٦	١٥	٤٢٥	٢ ٦١٢	٢ ٦١٢	٢ ٦١٢	٢ ٦١٢	٢ ٦١٢	٢١٢
١٩٩٦	٢٤٢	٧ ٢	٢٢٩	٢٢٩	١ ٩ ٢	٢ ٨٧	٢ ٨٧	٢ ٨٧	٢ ٨٧	٢٨٧
١٩٩٧	٢٧	٤٦	١٧٨	١٧٨	١ ١٢٨	٢	٢ ٨	٢ ٨	٢ ٨	٢٢٨
١٩٩٨	٢ ٢	٤٦٧	١٧٧	١٧٧	١ ٦٠١	٢ ٦٠١	٢ ٦٠١	٢ ٦٠١	٢ ٦٠١	٢٦٠١
١٩٩٩	١ ٢	١٦٥	١٦٥	١٦٥	٢ ٢٠٧	٢ ٢٠٧	٢ ٢٠٧	٢ ٢٠٧	٢ ٢٠٧	٢٠٧
١٩٩٠	٢٥٢	٢ ٢	٢٠٢	٢٠٢	٢ ٢٠٢	٢ ٢٠٢	٢ ٢٠٢	٢ ٢٠٢	٢ ٢٠٢	٢٠٢
١٩٩١	٢٨٢	٨٧٦	٢٧٢	٢٧٢	٢ ٨٦	٢ ٨٦	٢ ٨٦	٢ ٨٦	٢ ٨٦	٢٨٦
١٩٩٢	٥ ٦	٥٥	٢ ٨	٢ ٨	١ ٦٥١	٢ ٦٥١	٢ ٦٥١	٢ ٦٥١	٢ ٦٥١	٦٥١
١٩٩٣	٢٨٢	٢٨٢	٢٨٢	٢٨٢	١ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٤	٤ ١	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٥	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٦	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٧	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٨	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٩	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٠	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩١	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٢	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٣	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٤	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٥	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٦	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٧	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٨	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦
١٩٩٩	٢٨٦	٢٦٥	٢٦٥	٢٦٥	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٢ ٦٨٦	٦٨٦

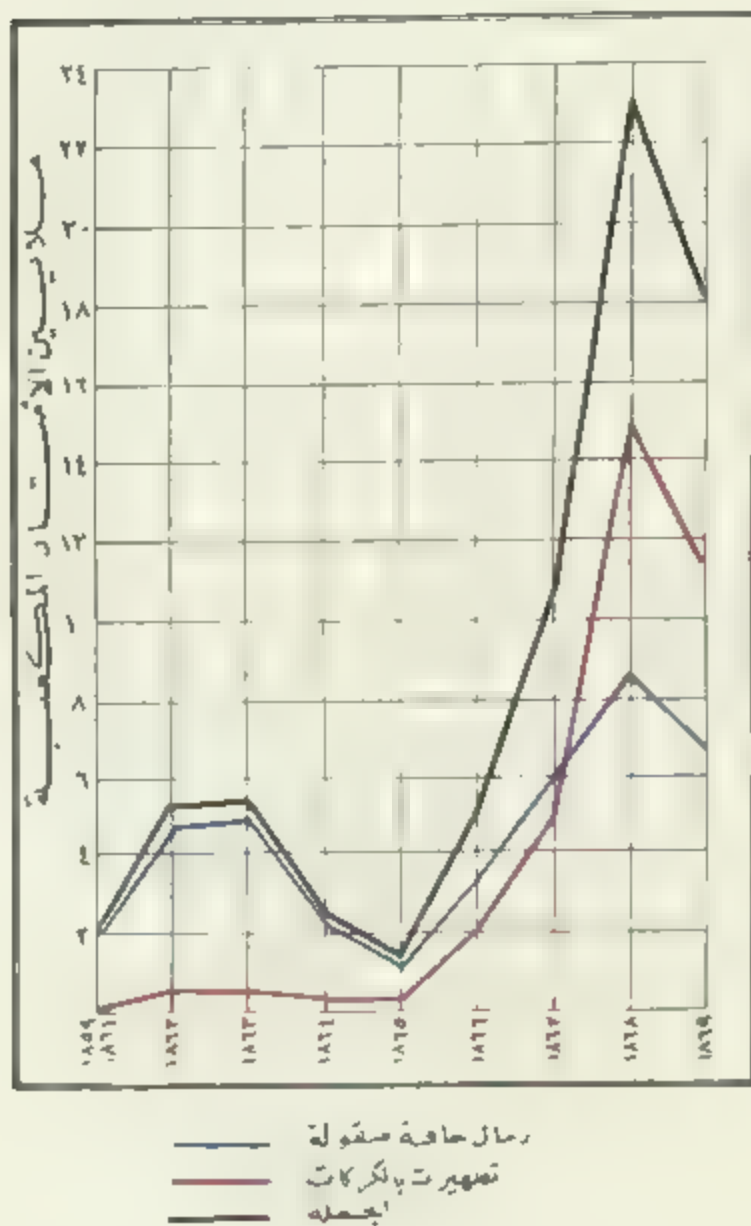
ملاحظات: ١- الأرقام بين قوسين تشير إلى التغيرات المئوية.





رسم بياني رقم ١

مكعبات المواد المستخرجة سنوياً أثناء
حفر قناة السويس



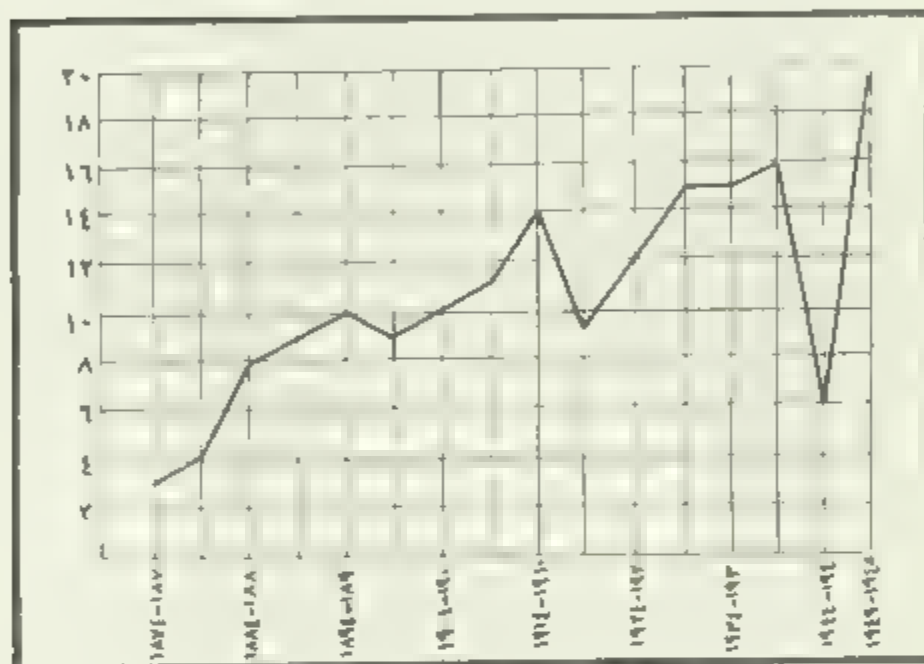


رسمان بيانى رقم ٣٠٤

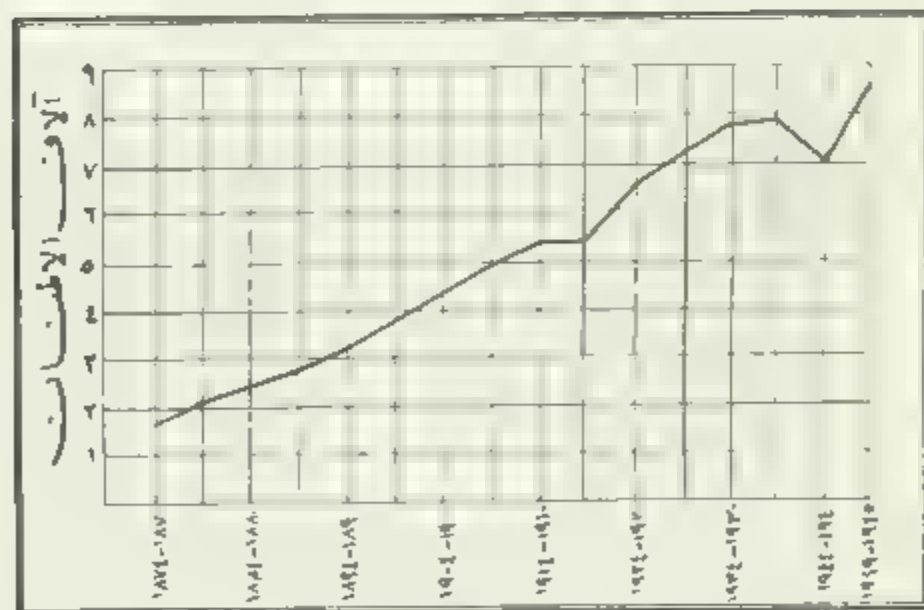
حركة المرور في قناة السويس

عن كل خمس سنوات

عدد السفن يوميًا



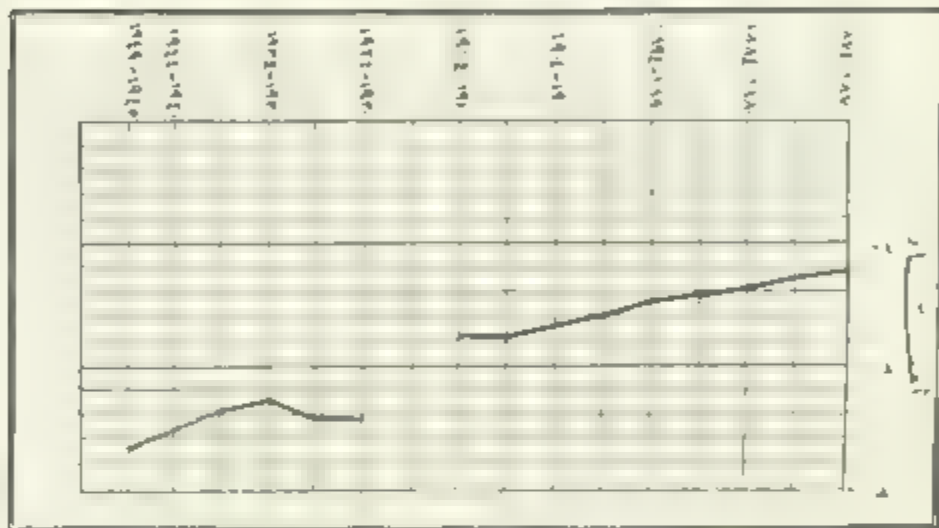
متوسط الحولة القائمة



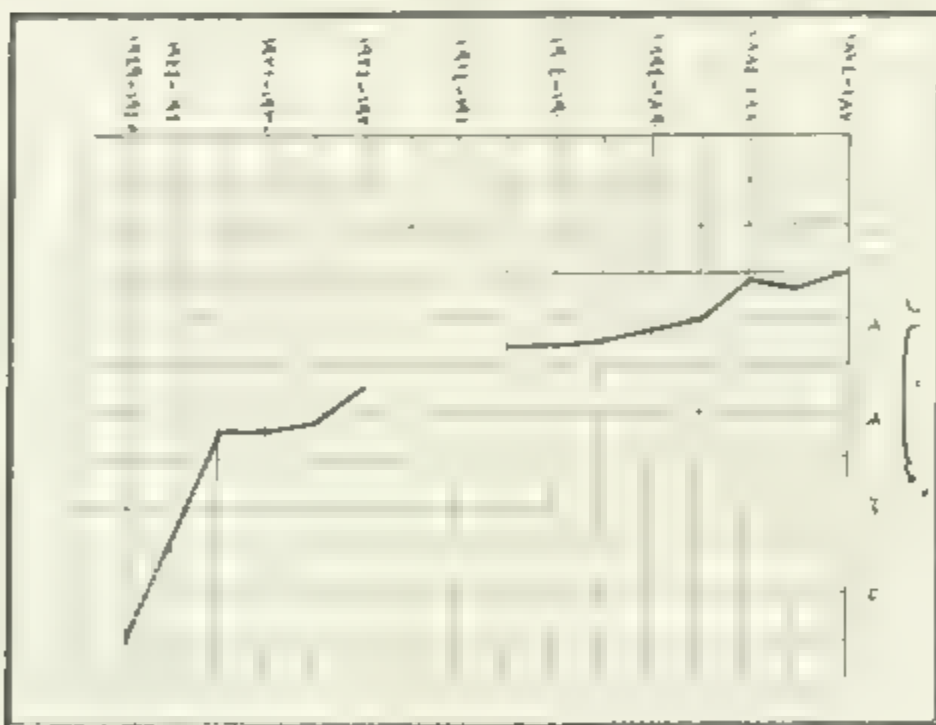


رسمان بيانان رقم ٥ ، ٤

اقصى احجام السفن التي عبرت قناة السويس
عن كل خمس سنوات
الطول



العرض



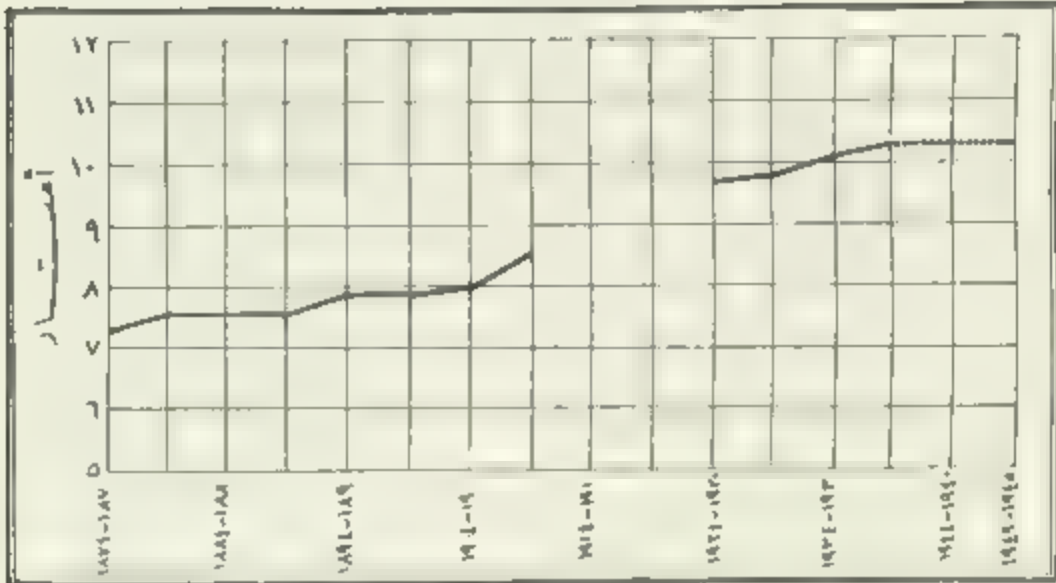


رسمان بيانيان رقم ٦ ، ٤ ، ٧

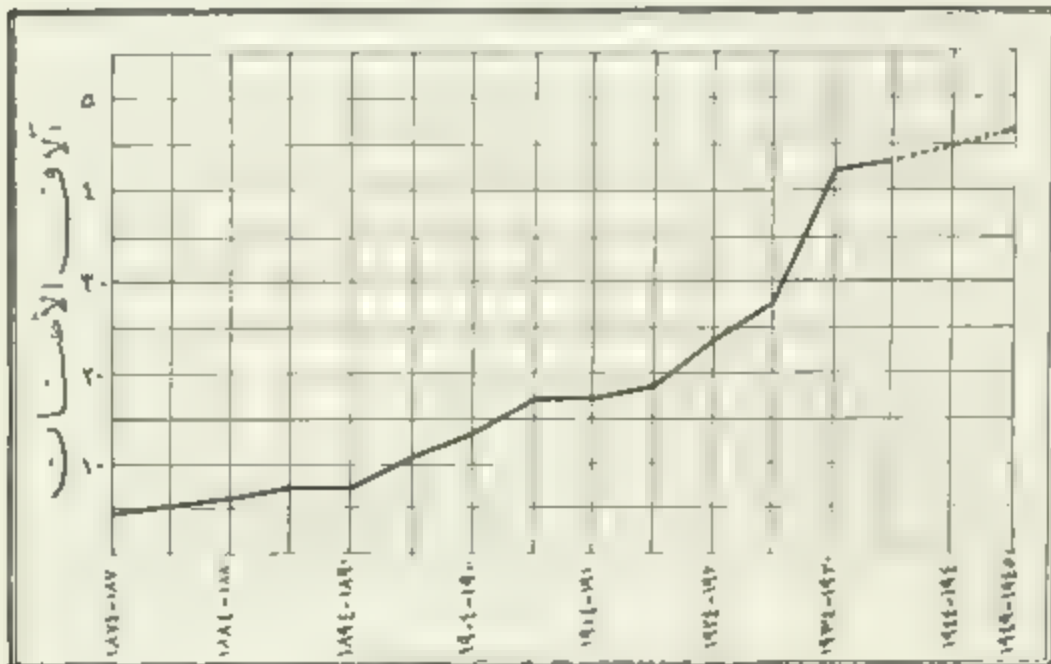
أقصى الغاطس والحمولة للسفن التي عبرت قناة السويس

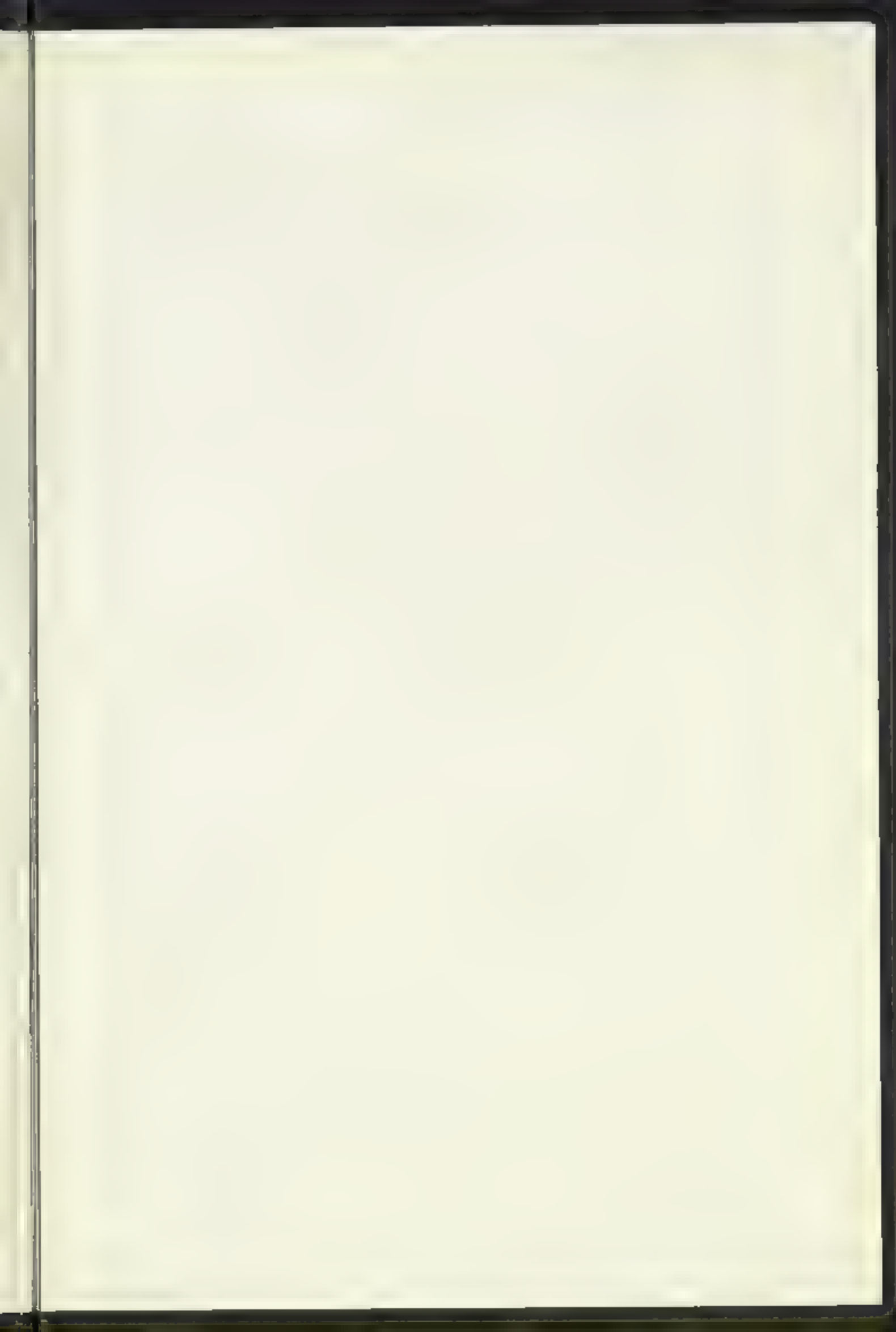
عن كل خمس سنوات

الغاطس



الحمولة القصوى

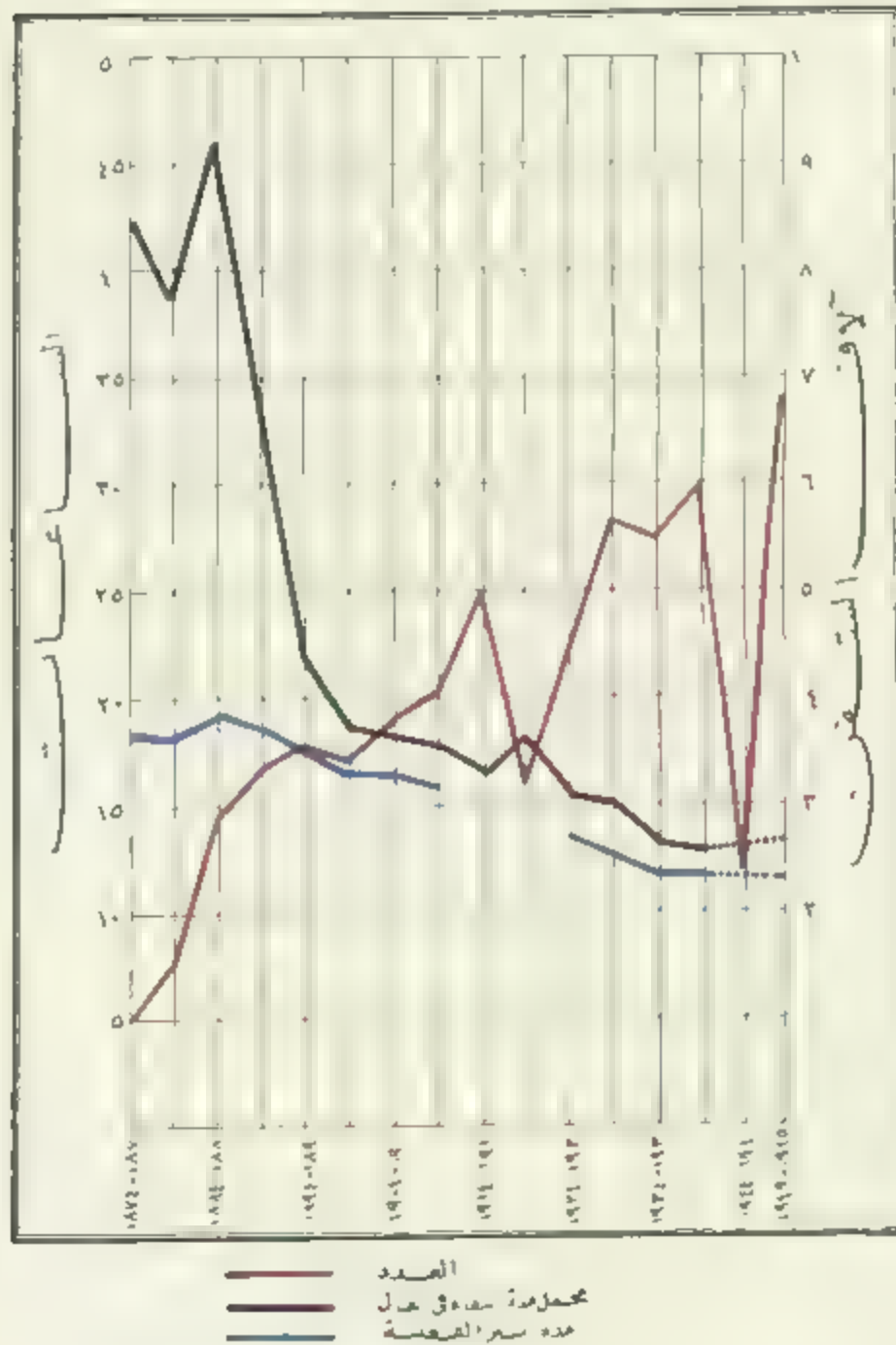




رسم بياني رقم ٨

احصائيات خاصة بالسفن التي عبرت قناة السويس

موضوعة عن كل خمس سنوات



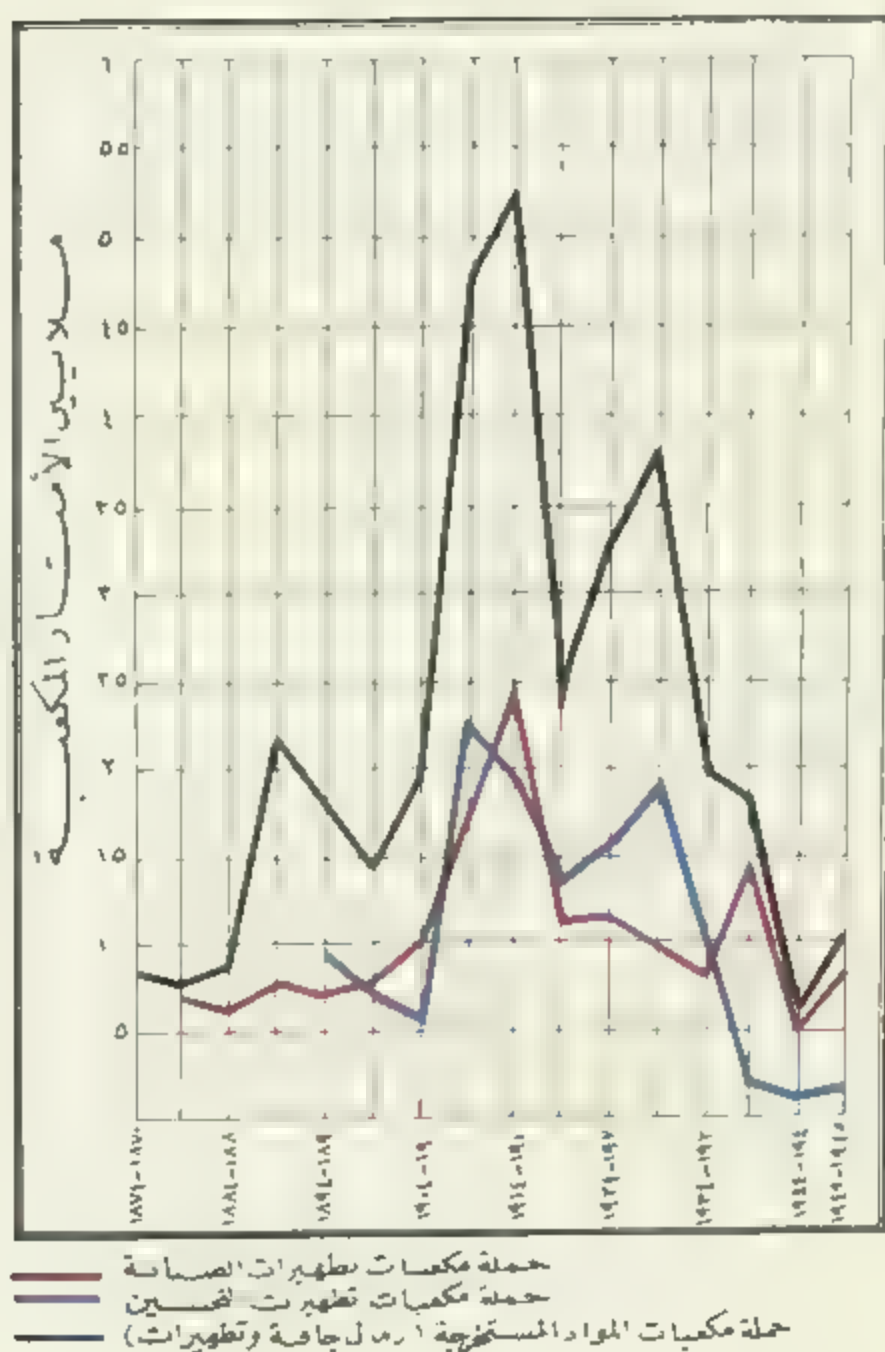


رسم بياني رقم ٩

مكعبات المواد المستخرجة عن كل خمس سنوات

لصيانة وتحسين قناة السويس

١٨٧٠ - ١٩٤٩



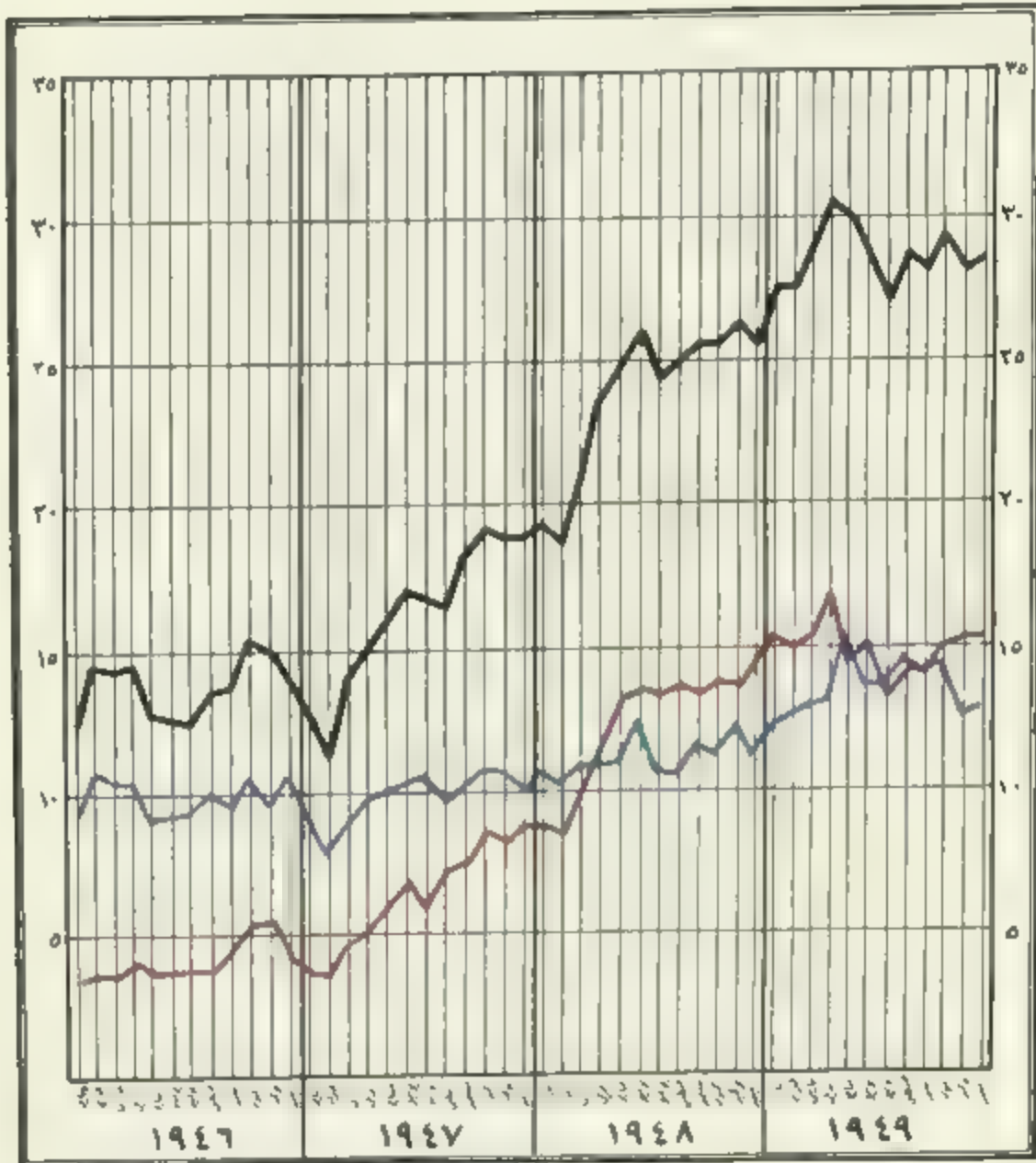


رسم بيان رقم ١٠

متوسط العدد اليومي شهرياً لشهر

للسفن التي عبرت القناة

في سنوات ١٩٤٦ - ١٩٤٧ - ١٩٤٨ - ١٩٤٩



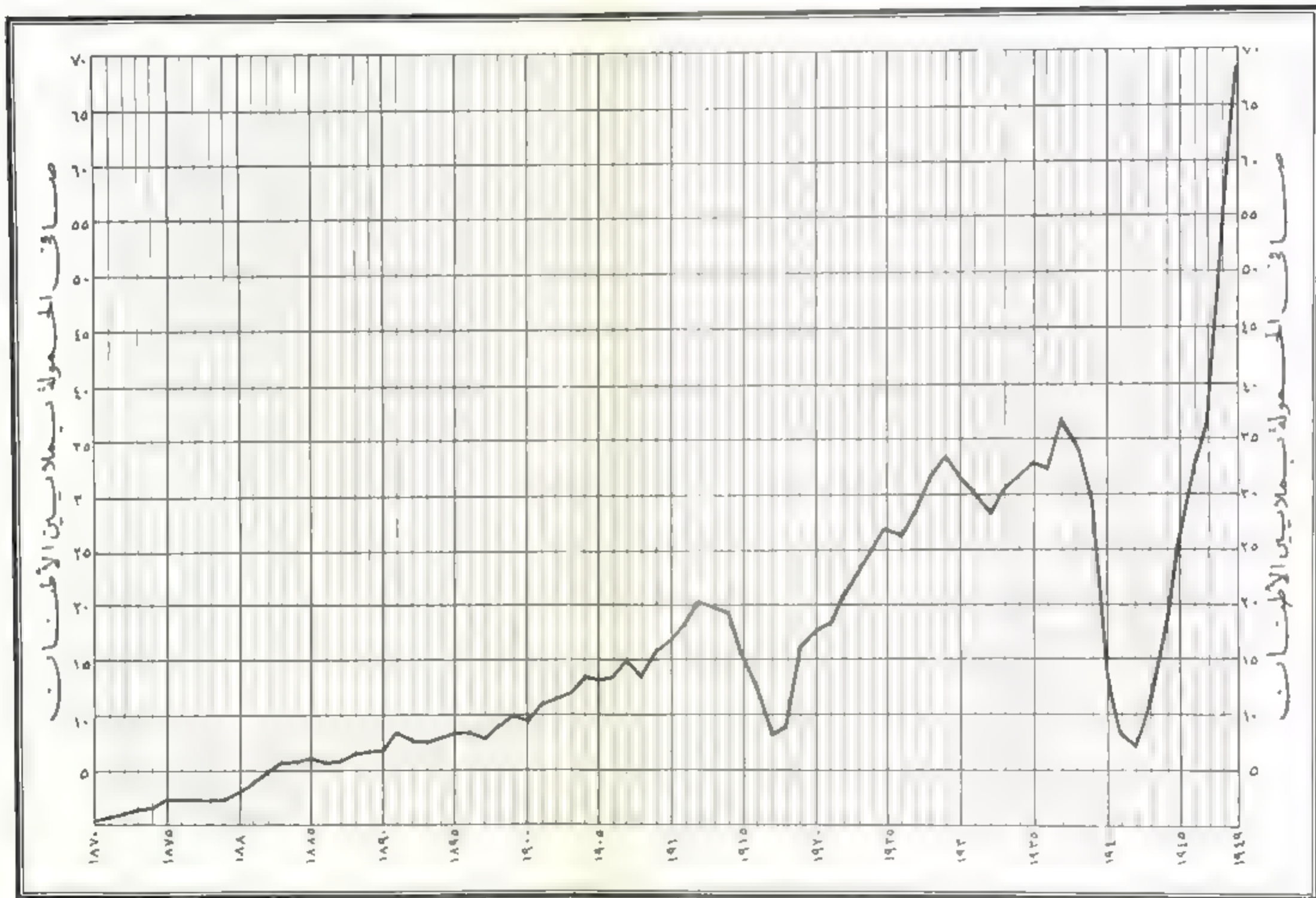
ملاووت الزيت

سفن أخرى

الجملة

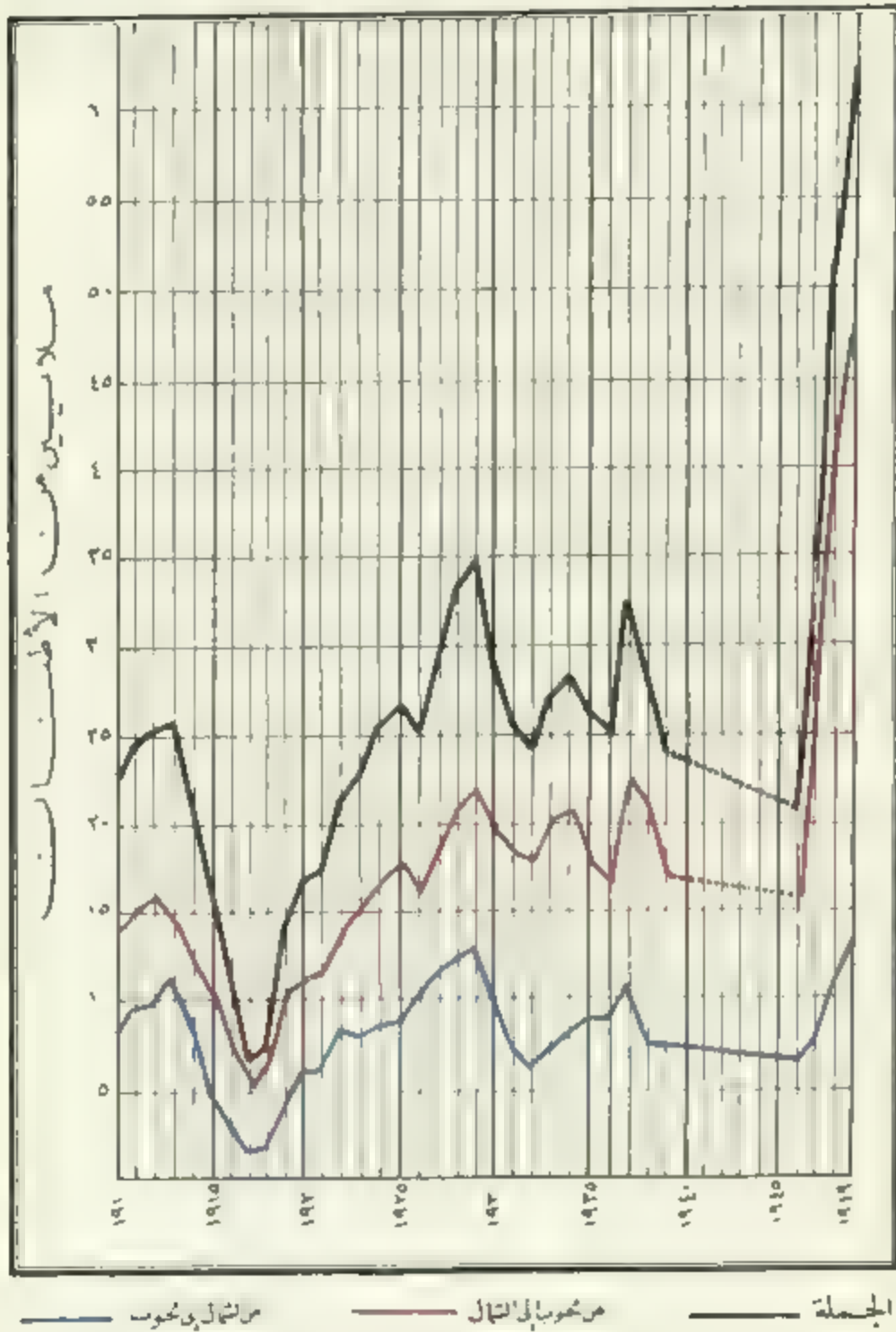


رسم بياني رقم ١١
الحمولة المحصل عنها رسوم



رسم بياني رقم ١٢

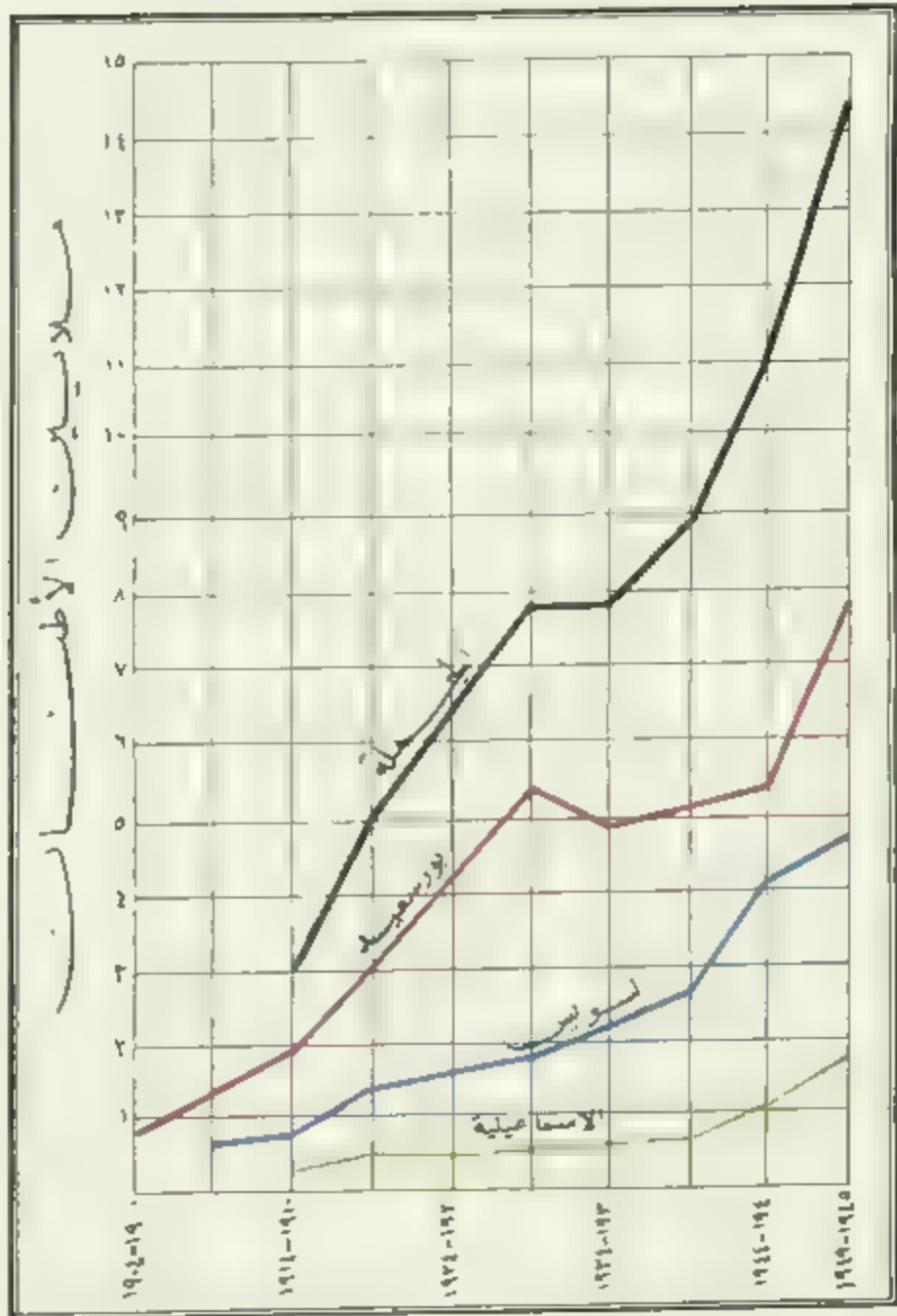
حركة مرور البضائع





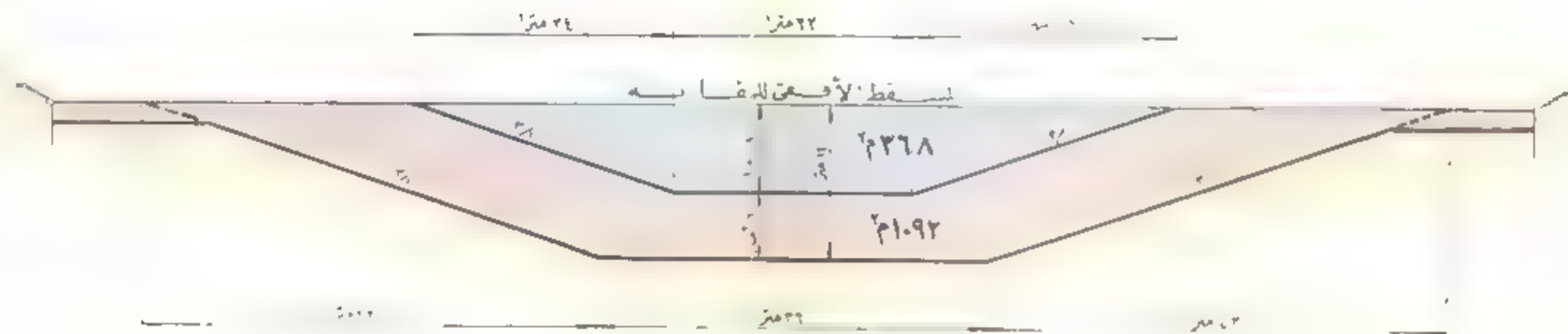
رسم بياني رقم ١٣

انتاج المياه المكررة في عمليات مياه الشركة
المتوسطات السنوية
عن فترات كل خمس سنوات





منظران جانبیان بعرض القناة



1869

1950

مقياس الرسم : ٢ سم = ١ متر

الرسم العام لل

مقياس الرسم 1/250.000

ÉNÉRAL DU CANAL

au 1/250.000

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000



طرق
 es pistes
 Quads
 مناطق مزرعة
 Reg ans cult vées
 سكة حديدية
 Chemins de Fer
 منحنيات المسامي
 Courbes de niveau

قناة

PLAN GÉN

0 1 2 3 4 5
Kilomètres

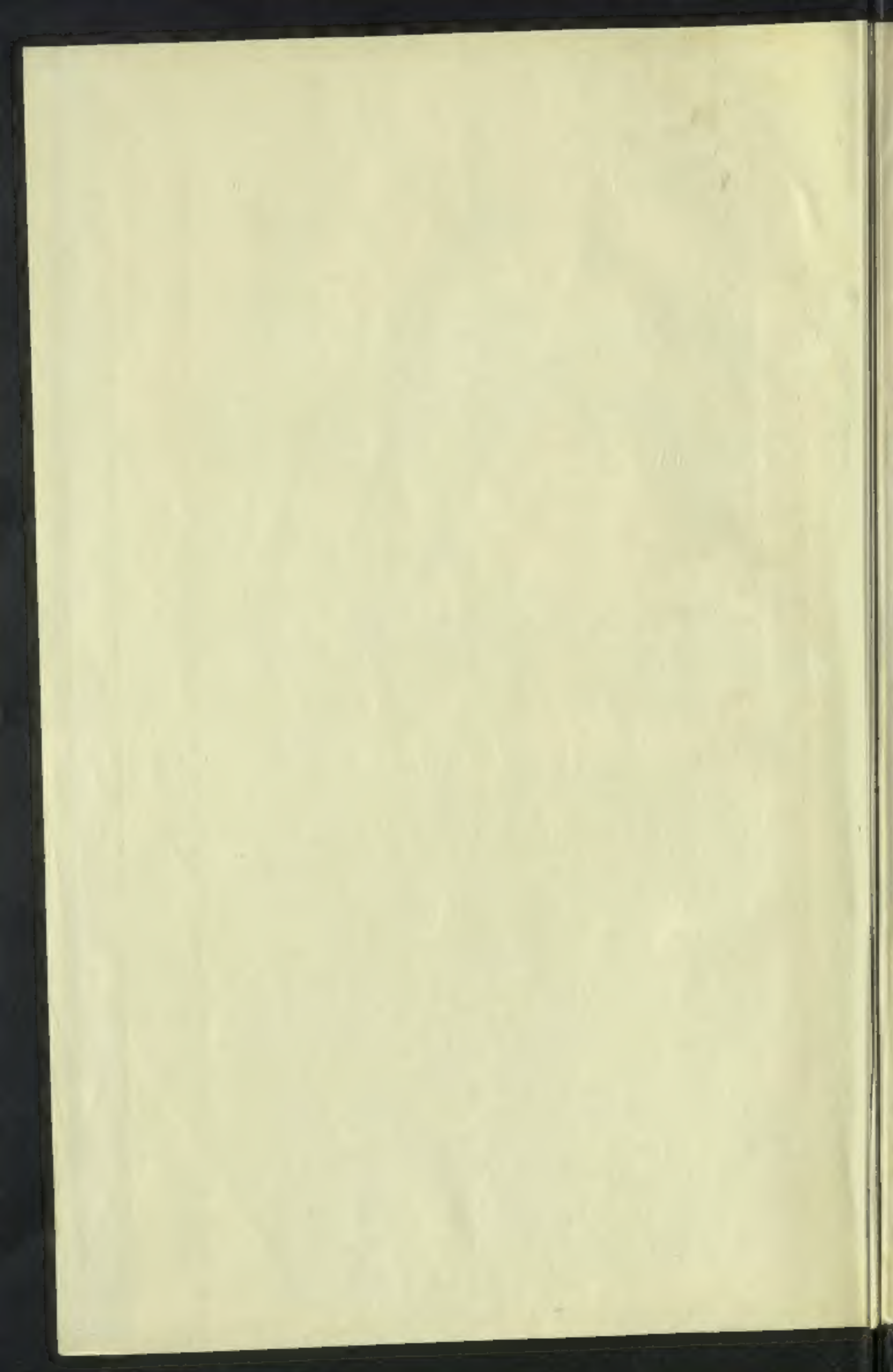


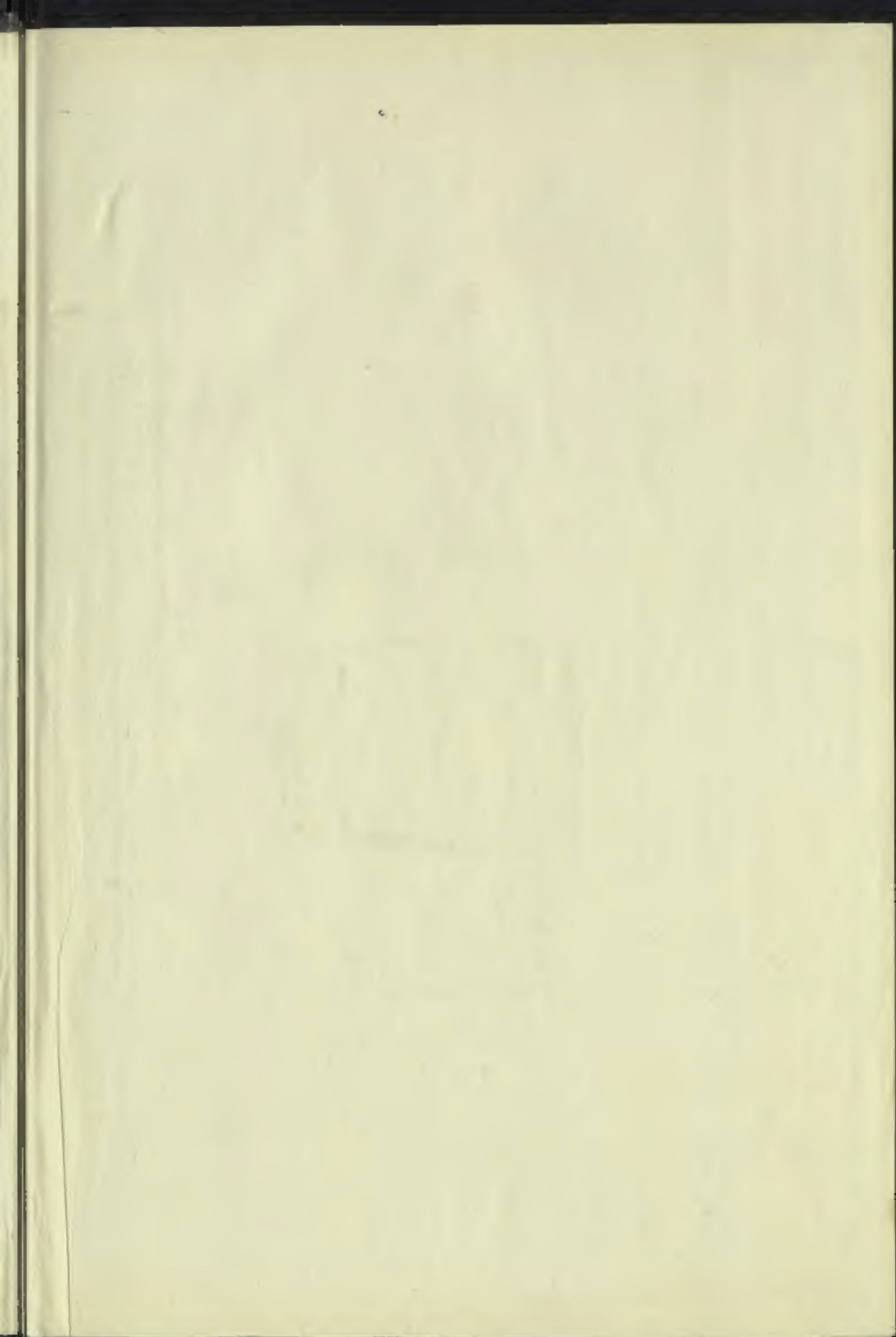
قناة
Canal Maritime

مصارف ومصارف رئيسية
Canaux et drains principaux

طرق رئيسية
Routes principales

طرق ثانوية
Routes secondaires





قناة السويس، شركة
قناة السويس، مذكرات وأحصاءات
AMERICAN UNIVERSITY OF BEIRUT LIBRARIES
01.1974



F

386.43

K1619A

C.1